AÉRO JOURNAL

HORS-SÉRIE
N° 2
JUILLET 2001

La bataille de Midway

ENCLOSURE

M 2120 - 2 H - 69,00 F - RD

Cherbourg – Catane – Léningrad – Rabaul – La Valette – Osnabrück – Elisabethville – Okinawa – Kirkenes – Fort Lamy – Dobododura – Ploesti – Damas – Tegucigalpa – Saigon – Dakar – Tatsinskaïa – Peenemünde – Paris – Florennes – etc.

Vous ne pouvez pas imaginer le nombre de destinations couvertes par nos lignes !

En vente tous les deux mois
chez votre marchand de journaux.

536373 918302

La bataille de Midway

Mark E. Horan
Jon Parshall
Christian-Jacques Ehrengardt

6 Le syndrome de la victoire

12 Les Japonais attaquent Midway

16 L'attaque des avions de Midway

20 Les tergiversations de Nagumo

23 Le sacrifice des torpilleurs

29 Wildcat contre Zéro

34 Deux minutes fatales

38 L'Empire contre-attaque

42 La fin des illusions japonaises

44 L'invasion de Midway est annulée

47 Autopsie d'un désastre

51 Annexes

Sur le fil du rasoir

Une bataille comme celle de Midway représente un sujet d'étude fascinant pour un historien. En effet, à l'inverse des grandes campagnes continentales qui s'étalent sur des mois et des milliers de kilomètres carrés, cet affrontement aéronaval offre une unité de temps, de lieu et d'action qui donne à l'événement une intensité dramatique hors du commun.

Si le sort de cette bataille s'est effectivement joué sur le fil du rasoir, contrairement à ce que l'on en pense généralement, la chance n'a été qu'un des éléments qui a tranché en faveur des Américains, et en aucun cas l'élément déterminant. Une bataille se prépare et cette préparation consiste précisément à mettre le maximum de chances de son côté, de manière à ne pas être tributaire de l'inévitable grain de sable qui ne manque pas de se glisser dans toute belle mécanique, aussi huilée soit-elle. Ce fut certainement la plus grosse lacune des Japonais. Mais, cette lacune s'explique et, à partir de là, tout s'imbrique comme un puzzle gigantesque et les événements s'enchaînent avec une logique implacable. Dans le sport comme dans la guerre, la malchance est une mauvaise excuse, car si les choses se sont passées ainsi, c'est qu'elles ne pouvaient pas se passer autrement.

De la manière dont l'affaire a été engagée par les deux camps, le résultat de la bataille ne pouvait pas être différent. Et la chance ne fut qu'un élément marginal.

Comme le disait si justement Napoléon, la victoire ne dépend pas de la brillance des généraux, mais elle va à celui qui commet le moins d'erreurs. Or, dans cette confrontation décisive, il est incontestable que ce sont les Américains qui ont commis le moins d'erreurs.

CJE

Hors-série n° 2 du magazine Aéro-Journal
juillet 2001

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél. : 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 69,00 (France) ou Euro 10,52.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Cette étude a bénéficié des recherches intensives menées par Mark E. Horan et Jon Parshall tant dans les archives américaines que dans les archives japonaises. De nombreux éléments nouveaux viennent ainsi éclairer sous un jour différent certains aspect de la bataille qui avaient échappé à tous les historiens. Cette étude remet en cause un certain nombre d'affirmations et de conclusions jusqu'à présent acceptées d'une manière universelle.

Avertissement

Le lecteur pourra sans doute s'étonner de l'absence d'archives photographiques du côté japonais. La raison en est simple : les photos prises par les aviateurs japonais gisent au fond du Pacifique, dans les carcasses des quatre porte-avions coulés !

En couverture : le Aichi D3A1 Type 99 du capitaine de corvette T. Chihaya, commandant l'escadrille de bombardiers en piqué du porte-avions *Akagi*.

La bataille

Mark E. Horan
Jon Parshall
Christian-Jacques Ehrengardt

de Midway

La marge qui, dans une bataille, sépare la victoire de la défaite est souvent étroite. Rarement de toute la Seconde Guerre mondiale elle ne fut aussi étroite qu'à Midway. Après la demi-victoire de Pearl Harbor, les Japonais cherchent à provoquer la marine américaine dans un affrontement décisif. Tous les éléments sont réunis pour leur procurer le succès écrasant qu'ils recherchent. Quand la victoire se joue sur le fil du rasoir, la fortune ne sourit pas toujours au plus fort, mais souvent au plus rapide ou au plus audacieux. Pour avoir oublié cette vérité, les Japonais vont perdre cette bataille, dont le destin sera finalement scellé en deux minutes – cent vingt secondes qui détermineront le sort de la guerre du Pacifique.

Chapitre un

Le syndrome de la victoire

La « première phase d'opérations » s'achevant sur un succès qui a dépassé leurs espérances, les stratèges japonais se penchent le 23 janvier 1942 sur la « deuxième phase ». De vives polémiques éclatent entre les états-majors de l'armée et de la marine à propos des objectifs suivants. L'armée, caramélisée en Chine et qui ne possède ni réserves ni logistique adéquates, cherche à éviter de se lancer dans une campagne « napoléonienne ». Mais, la marine, qui se sent le vent en poupe, ne veut pas se contenter de consolider ses positions, bien au contraire.

Son point de vue est compréhensible. Depuis le début du conflit, elle vole de succès en succès. Rien ne semble en mesure de s'opposer à sa marche en avant. Ses chefs sont tous atteints par ce que l'on pourrait appeler le « syndrome de la victoire ». Le Japon n'a pas été vaincu sur mer depuis 400 ans, pourquoi le doute naîtrait-il maintenant dans l'esprit de l'amiral Nagumo, chef d'état-major de la marine Impériale, alors que les principaux navires de combat alliés gisent par le fond de la rade de Pearl Harbor et de la mer de Chine ?

Cette alternative entre consolidation et offensive consacre en fait la véritable impasse stratégique dans laquelle la guerre est en train de conduire le Japon. Ses moyens en matériel et en hommes et ses ressources industrielles sont en effet insuffisants pour lui permettre de vaincre de l'une ou l'autre manière.

Nagumo propose un plan ambitieux visant à l'occupation de la Nouvelle-Guinée et des Salomon, qui serviront de tremplins à une action ultérieure contre les Fidji, Samoa et l'Australie. L'amiral Yamamoto, commandant en chef de la Flotte combinée, a d'autres vues, plus ambitieuses encore. Outre une action contre Ceylan (arbitrée contre un raid plus modeste des porte-avions dans l'océan Indien), il envisage un coup de main sur Hawai, car, pour lui, dans cette course contre la montre que représente la guerre contre les États-Unis, il importe de détruire définitivement – et le plus vite possible – le reste de la flotte américaine du Pacifique. Lorsqu'il apparaît que cette opération dépasse largement les capacités de la marine Impériale, le chef d'état-major de Yamamoto, le contre-amiral Ugaki, propose la conquête des îles de Midway, Palmyre et Johnston. Cette fois encore, ce qui semble être un plan offensif n'est finalement qu'une opération purement défensive. Aucune de ces îles n'offre une quelconque valeur stratégique et aucune ne recèle la moindre matière première dont le Japon a tant besoin. On peut aussi se demander pour quelle raison Yamamoto envisageait en janvier 1942 d'occuper Hawai, alors qu'il n'avait pas voulu saisir l'occasion qui lui en avait été fournie, dans de bien meilleures conditions, un mois plus tôt.

En revanche, cette action offre une alternative intéressante. Si l'US Navy sort en force pour défendre Midway, son destin sera réglé par la marine Impériale; si elle demeure passive, l'île constituera un bastion avancé du périmètre de défense japonais et, peut-être, une base avancée pour de futures conquêtes. Comme Yamamoto ne croit pas en une victoire du Japon en cas de guerre prolongée, il espère sans doute contraindre les États-Unis à négocier la paix.

Toutefois, le grand quartier général impérial ne partage pas le point de vue de Yamamoto et un conflit ouvert éclate entre les deux. Seize bombardiers américains vont mettre tout le monde d'accord.

Une colère mauvaise conseillère

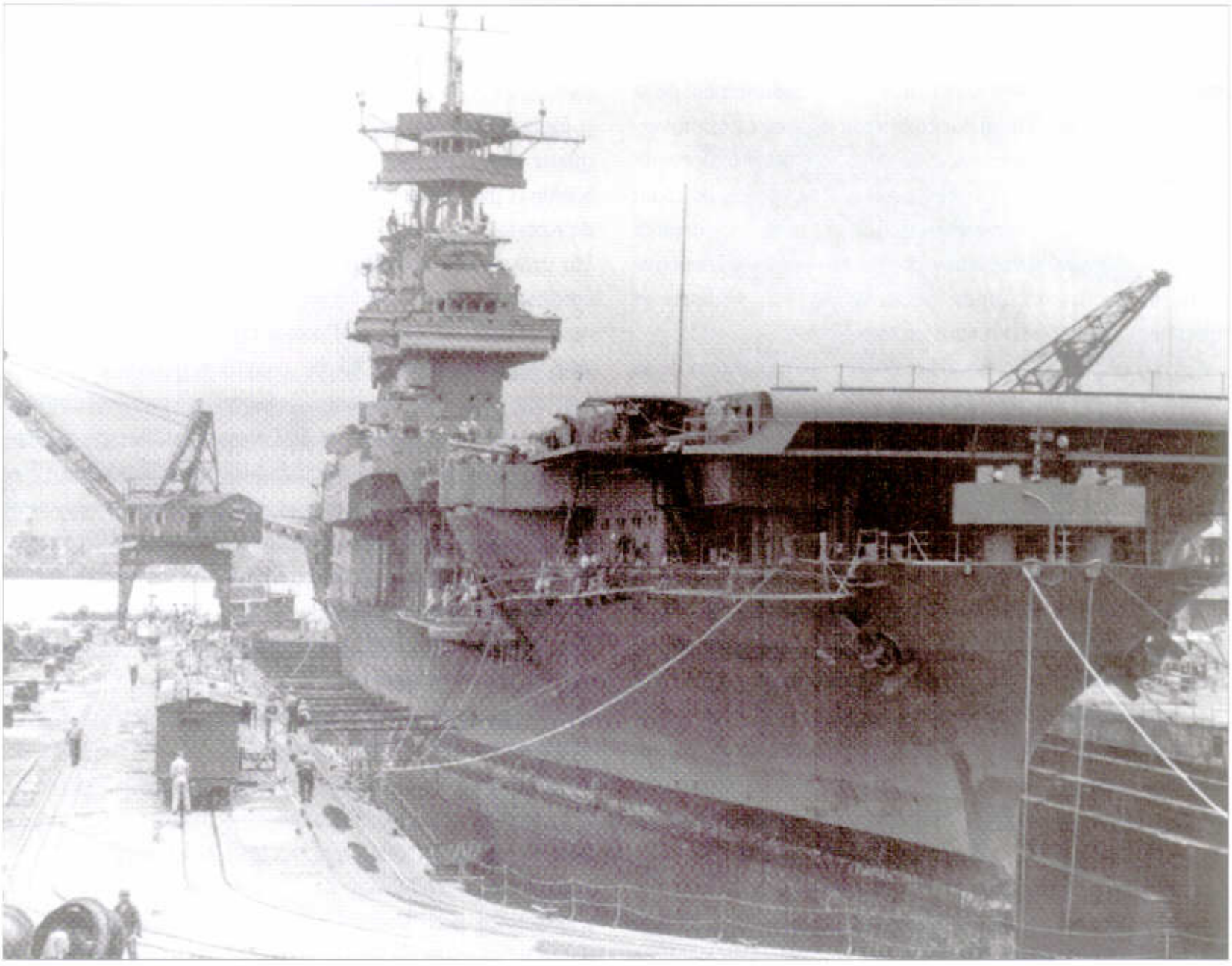
Le 18 avril 1942, à 8h18, seize bombardiers North American B-25B commandés par le *Colonel* James H. Doolittle, s'envolent du pont des porte-avions *Hornet* et *Enterprise*. Après une traversée de plus de 1 500 km, tous, sauf un, lancent chacun une tonne de charges offensives sur leurs objectifs situés à Tokyo, Yokosuka, Nagoya et Kobe. Ce raid, d'une portée stratégique des plus limitées, a une répercussion inattendue sur le grand quartier général impérial. Toute la défense antiaérienne a été prise en défaut. Les quelques bombes tombées sur Tokyo sont ressenties comme autant de camouflets. La colère des Japonais sera mauvaise conseillère.

Deux jours plus tard, le 20 avril, le plan de Yamamoto est entériné. Le grand quartier général estime désormais qu'il est indispensable de contrôler le Pacifique central afin d'éviter à la flotte de passer son temps en de fastidieuses patrouilles destinées à prévenir toute nouvelle tentative de bombardement de la mère-patrie. Il est, en effet, impératif d'élargir le périmètre de défense. Pour autant, les opérations envisagées par Nagumo, et qui avaient la faveur du grand quartier général, ne sont pas annulées, ce qui ne va pas faciliter la tâche des stratèges. Le plan de Yamamoto est déjà à lui seul d'une grande complexité et son intégration au schéma de Nagumo ne laisse aucune place au moindre contretemps ni à un quelconque dérapage. Or, ce ne sont pas les grains de sable qui vont manquer...

Des chiffres et des lettres

C'est dans le sous-sol aveugle du nouveau bâtiment administratif de Pearl Harbor, au milieu de télétypes, de milliers de fiches perforées et de bruyantes machines à calculer, ancêtres de nos ordinateurs, que l'US Navy remporte sa première victoire de la guerre du Pacifique, et sans doute la plus grande. Au moment où les Japonais s'attardent sur les détails de la « deuxième phase d'opérations », le code secret de leur marine vient d'être percé à jour par les Américains.

L'intérêt de la marine américaine pour l'interception des communications japonaises remonte à 1921. Mais, à cette époque, il n'y a pas de véritable urgence et l'*Office of Naval Intelligence* doit patienter plusieurs années pour se voir affecter les moyens nécessaires au développement de stations d'écoute et de déchiffrement. Celle de Pearl Harbor, baptisée « Hypo », est établie en 1935. Quatre ans plus tard,



Le 27 mai 1942, le *Yorktown*, endommagé pendant la bataille de la mer de Corail, entre en cale sèche à Pearl Harbor pour de sommaires réparations. Trois jours plus tard, il est rendu à l'amiral Fletcher. (US National Archives)

en juin 1939, la marine japonaise adopte le nouveau code JN-25 et tout le travail est à reprendre à zéro. En décembre 1941, les progrès ont été désespérément longs et insignifiants. Il faut attendre le 13 mars 1942 pour que le premier message soit enfin déchiffré par la station « Cast » à Melbourne. Les spécialistes du chiffre américains estiment alors que les Japonais auraient affecté le code « AF » à l'île de Midway. Ils peuvent avertir le *Lieutenant-Commander* Edwin T. Layton, officier de renseignement de l'amiral Nimitz (commandant en chef de la flotte du Pacifique), que la flotte japonaise se dirige vers la mer de Corail. Selon Layton, le 26 mai 1942, « *on estimait que 60% du trafic de la marine Impériale étaient interceptés et 40% des messages lus, bien que seulement 10 à 15% soient récupérés complets* ». Les Japonais, comme les Américains d'ailleurs, répugnent à diffuser la totalité des ordres par radio et les transmettent plus volontiers par estafettes.

Début mai 1942, le volume des transmissions de la marine japonaise augmente d'une manière sensible à proximité des îles de la mère-patrie. Le 7 mai, « Hypo » déchiffre l'ordre du jour d'une conférence que l'amiral Nagumo doit tenir le 16. Celle-ci concerne la manière d'obtenir la supériorité aérienne au cours d'une opération amphibie et la manière de supprimer les points de résistance. Le 9 mai, « Cast » intercepte l'ordre n° 6 transmis à la « force d'intervention » de la 1ère flotte aérienne, qui prouve la création d'une nouvelle escadre en vue d'une action offensive. Le 19 mai, Layton déduit de ces renseignements que les objectifs sont Dutch Harbor, aux Aléoutiennes, et Midway. Le 22 mai, grâce à une ruse très astucieuse, « Cast » confirme que « AF » est bien le code attribué à Midway, tandis que « Hypo » parvient à percer à jour le code qui permet une datation précise. Le *Lieutenant-Colonel* Joseph J. Rochefort, commandant la station « Hypo », peut ainsi aviser Layton que l'attaque contre Midway aura lieu le 4 juin.

Grâce à « Cast » et à « Hypo », la flotte américaine est intervenue avec succès dans la mer de Corail, empêchant les Japonais de débarquer à Port-Moresby, sur la côte sud de la Nouvelle-Guinée. Quoi qu'en pensent leurs adversaires, c'est bel et bien une victoire qu'ont remportée les Américains, même si en termes purement statistiques la rencontre se solde par un match nul (un porte-avions coulé dans chaque camp, le *Lexington* contre le *Shôhô*). Endommagés par les appareils de l'US Navy, les porte-avions d'escadre *Shôkaku* et *Zuikaku* doivent être retirés des opérations. Or, les chantiers navals japonais n'ont pas la qualité de leurs homologues américains et ils ne seront pas réparés à temps pour l'opération contre Midway. Ce ne sont plus sept, mais seulement quatre porte-avions d'escadre que Yamamoto peut aligner pour cette bataille décisive.

À l'inverse de leurs homologues américains, les services de renseignements japonais brilleront pendant toute la guerre par leur inefficacité. De ce fait, Yamamoto reste sur la fausse impression que l'US Navy ne dispose plus que de deux porte-avions. Selon ses informations, le *Lexington* a été coulé en janvier et le *Saratoga* et le *Yorktown* ont été envoyés par le fond de la mer de Corail. Donc, il ne reste plus que le *Hornet* et l'*Enterprise*.

La réalité est bien différente. Si le *Saratoga* a été endommagé par une torpille, il est revenu sur la côte ouest des États-Unis pour être réparé. Le *Yorktown*, lui aussi touché, est en train de regagner Hawai par ses propres moyens. Seule la *Lady Lex* compte parmi les pertes – mais pas en janvier !

Un plan grandiose

Le plan de Yamamoto repose sur une série complexe d'opérations imbriquées dont le but final – l'anéantissement de la flotte américaine – finira par être perdu de vue. Le commandant de la flotte combinée engage une impressionante armada, composée de huit porte-avions (puis six, dont quatre d'escadre), onze cuirassés, quinze croiseurs, quarante quatre destroyers, seize sous-marins, sans compter les pétroliers, dragueurs de mines, porte-hydravions, vedettes et transports, soit 185 bâtiments en tout !

Afin de leurrer les Américains et de les entraîner loin de sa véritable destination (Midway), une manœuvre de diversion vise à l'occupation des îles Aléoutiennes soixante-douze heures plus tôt. Confiée au vice-amiral Hosogaya, la force de diversion s'appuie notamment sur les porte-avions légers *Junyô* et *Ryujô*.

Bien que lié à l'opération contre Midway, le débarquement aux Aléoutiennes constitue un épisode bien particulier de la guerre du Pacifique et il ne sera pas traité dans cet ouvrage.

Trois sous-marins débarqueront du carburant sur un récif des hauts fonds de la Frégate Française pour y ravitailler un hydravion lourd venu de Wotje et chargé d'une reconnaissance au-dessus de Pearl Harbor dans la journée du 1er juin. Cette procédure avait déjà été suivie le 4 mars 1942, lorsque deux hydravions de la Yokohama *Kôkûtai* avaient été pressentis pour bombarder Oahu de nuit. Le mauvais temps qui sévissait au moment de leur arrivée au-dessus de Pearl Harbor les avait empêchés de mener à bien leur raid « stratégique ».

Parvenue à 250 milles au nord-ouest de Midway au petit matin du 4 juin, la « force de frappe » de l'amiral Nagumo, articulée autour des porte-avions *Akagi*, *Kaga*, *Hiryû* et *Sôryû*, attaquera l'île et y brisera toute résistance en trois jours afin de permettre à l'amiral Kondô d'y débarquer sa « force d'intervention » le 6. L'assaut sera soutenu par les quatre croiseurs lourds et les deux destroyers de l'amiral Kurita et par les deux cuirassés et les quatre croiseurs lourds de Kondô.

Un groupe d'hydravions, basé sur l'îlôt de Kure, sous le commandement du contre-amiral Fujita, appuiera les débarquements en compagnie d'autres avions terrestres rameutés de Kwajalein, Wake et Jaluit.

La flotte combinée, au centre de laquelle le puissant cuirassé *Yamato* arborera la flamme de l'amiral Yamamoto, se tiendra à 600 milles au nord-ouest de Midway, c'est-à-dire à 300 milles à l'ouest de Nagumo et à 800 milles au sud-ouest d'Hosogaya. Ainsi placé, Yamamoto estime être en mesure d'offrir son soutien à l'une ou l'autre des escadres selon la tournure des événements et la réaction de l'ennemi.

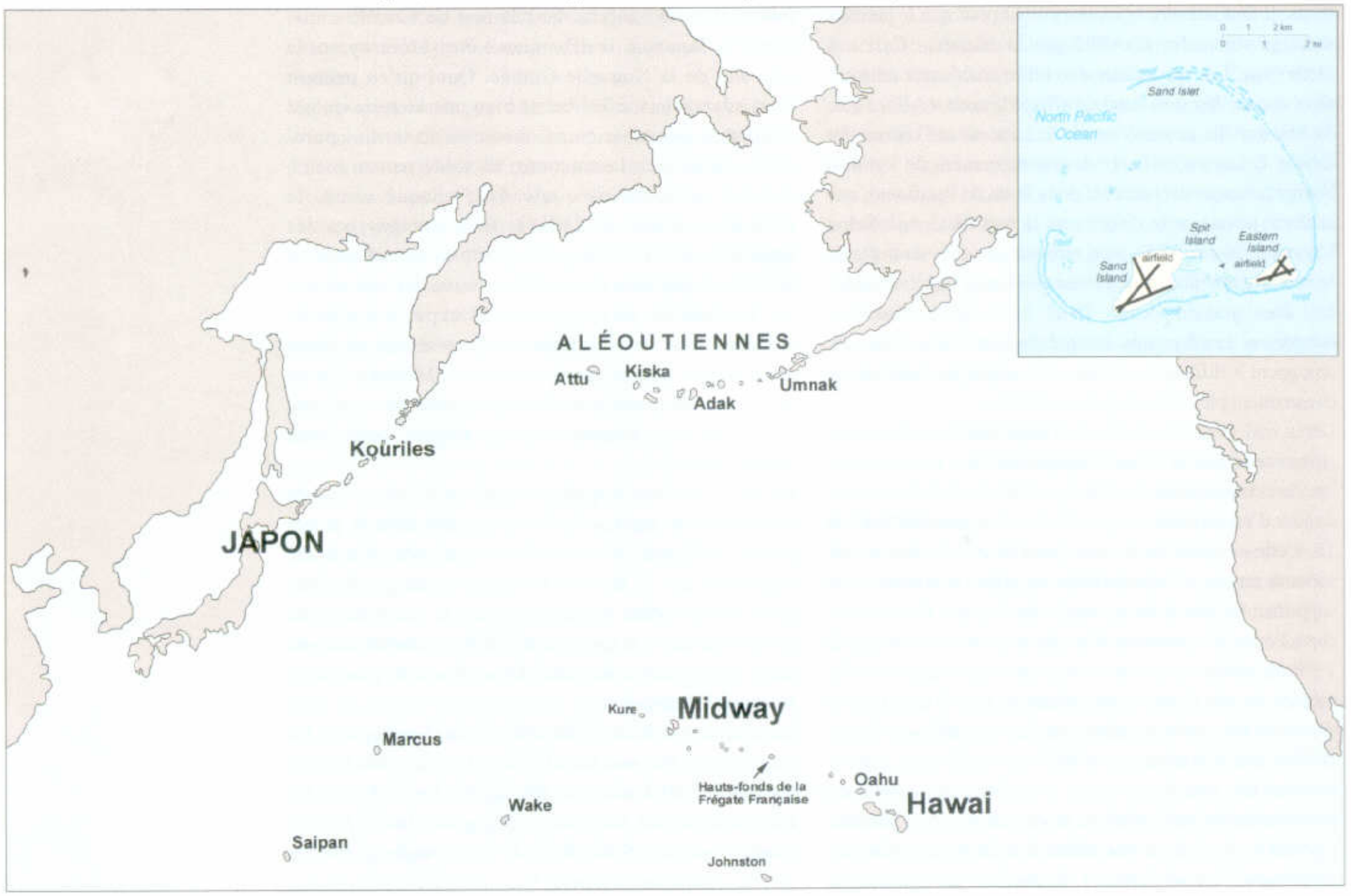
Avant même d'être mis à exécution, le plan de Yamamoto recèle trois points faibles :

– sa complexité et la dilution des forces engagées qui en découle;

– l'absence de tout scénario de repli;

– la faiblesse des moyens de renseignements.

Yamamoto viole à deux reprises le principe le plus élémentaire de la concentration des forces. Une première fois en mettant sur pied l'attaque des Aléoutiennes qui prive la force principale de deux porte-avions d'escorte et d'un certain nombre de navires de soutien. Une seconde fois, en scindant ses forces navales dans le secteur de Midway. En outre, le respect de la tradition japonaise, qui



veut que le commandant en chef se trouve en première ligne, ôte à Yamamoto toute liberté de communication avec ses différentes forces, puisque lui aussi se voit contraint de respecter le silence radio. Avec sa puissante flotte combinée, navigant entre les deux forces d'invasion, sans possibilité de les informer ni de les contrôler, il se trouve beaucoup trop loin de l'une et de l'autre pour intervenir avec rapidité en cas de besoin.

Le puzzle prend forme

Comme beaucoup de plans imaginés par les Japonais, celui de Yamamoto spécule sur la réaction *probable* des Américains, mais en aucun cas il n'envisage leurs réactions *possibles*. Le raisonnement peut tenir, à condition de demeurer informé avec précision et régularité sur les réactions de l'ennemi. Mais, dans ce domaine, les Japonais se montreront laxistes et sans doute présomptueux.

Il paraît, en effet, à peine croyable que le grand stratège de Pearl Harbor n'ait pas envisagé de mettre en place son piquet de sous-marins avant la veille de l'attaque. Musardant en route, prenant tout leur temps pour se mettre en position, les sous-marins japonais manquent les porte-avions américains qui traversent leurs zones de patrouille... vingt-quatre heures plus tôt. Sans doute, si l'hydravion Kawanishi H8K1 « Emily » de la Yokohama *Kôkûtai* avait pu s'apercevoir de la disparition des porte-avions américains dans la rade de Pearl Harbor le 1er juin, les Japonais auraient eu la puce à l'oreille. Oui, mais voilà, le survol de Pearl Harbor n'aura pas lieu. En effet, émergeant au large des hauts fonds de la Frégate Française, le premier sous-marin chargé de fournir le carburant au gros hydravion croise le ravitailleur d'hydravions *Thornton* dépêché par Nimitz dans les parages et a jugé plus prudent de faire demi-tour ! L'annulation de la mission est aussitôt transmise à Tokyo, mais pour une raison non déterminée, Nagumo ne recevra pas le message.

C'est donc dans la méconnaissance la plus totale des mouvements de l'ennemi que Yamamoto se lance dans une opération qui doit décider du sort de la guerre du Pacifique. L'excès de confiance, la suffisance, qui prévalent aux différents échelons de la hiérarchie de la marine Impériale, qui semblent avoir tous succombé au « syndrome de la victoire », se payeront comptant le jour où les Américains présenteront l'addition.

Car, les Américains savent tout, ou presque, de l'opération qui se prépare. Lentement, Rochefort et Layton mettent en place les pièces du puzzle, de sorte que le 21 mai ce dernier est capable de brosser un tableau assez précis de la situation. Il ne manque plus qu'un élement primordial : la date et l'heure. Mais, le 28 les Japonais modifient leur code secret. Ils auraient dû le changer deux mois plus tôt, mais leur trop grande confiance leur a fait repousser cette révision. Quoi qu'il en soit, même si Rochefort a pu tirer parti de ce délai supplémentaire, il est brutalement plongé dans le noir et au plus mauvais moment. Cependant, les informations qu'il a pu obtenir jusque là sont amplement suffisantes pour permettre à l'amiral Nimitz de prendre ses dispositions.

Rochefort et Layton informent Nimitz que les Japonais attaqueront Dutch Harbor (Aléoutiennes) le 3 juin et Midway le lendemain. Layton se laisse aller à une prévision qui se révèlera d'une étonnante exactitude : « *Ils arriveront du nord-ouest, selon un relèvement de 325° et ils seront repérés à 175 milles de Midway. Il sera alors environ 6 heures du matin, heure de Midway* ».

Un Kawanishi H6K1 « Emily », ayant appartenu au 801 *Kôkûtai* avant d'être capturé par les Américains. Ce gros hydravion (37 mètres d'envergure, 25 tonnes en charge) possède une autonomie dépassant 7 000 km, ce qui lui permet de tenir l'air pendant plus de 20 heures. Il s'avère être un remarquable appareil de reconnaissance lointaine, mais aussi un redoutable adversaire pour l'aviation américaine. (US National Archives)

Les forces en présence

Cependant, il ne suffit pas de savoir où et quand l'ennemi frappera. Il faut aussi avoir les moyens de le repousser. Et, le moins que l'on puisse dire, c'est que les Américains ne sont pas en position de force pour faire face à une telle menace.

L'escadrille VMF-221 de l'US Marine Corps, commandée par le *Major* Floyd B. Parks, aligne 21 Brewster F2A-3 Buffalo et 7 Grumman F4F-3 Wildcat. Les Marines disposent également d'une escadrille de bombardement en piqué, la VMSB-241, équipée de 21 Vought SB2U-3 Vindicator et 19 Douglas SBD-2 Dauntless, sous les ordres du *Major* Lofton R. Henderson. Dix pilotes sont frais émoulus des centres de formation et seuls trois sont qualifiés sur SBD. L'US Navy aligne également 31 hydravions Consolidated PBY-5A Catalina des *PatWing* 1 et 2, pour la reconnaissance et l'observation.

L'USAAF a envoyé 16 Boeing B-17 sous les ordres du *Lieutenant-Colonel* Walter C. Sweeney Jr [aucun rapport avec le pilote du B-29 qui a lancé la bombe atomique sur Nagasaki], ainsi qu'un détachement de 4 Martin B-26-MA. Son commandant, le *Major* James F. Collins, peut s'enorgueillir d'être le seul chef d'unité de l'USAAF à la tête d'un groupe de bombardiers-torpilleurs, car les B-26 ont en effet été équipés à titre expérimental d'un système de lancement de torpille aéroportée.

Enfin, l'US Navy a détaché un groupe de 6 Grumman TBF Avenger de l'escadrille VT-8, commandée par le *Lieutenant* Langdon K. Fieberling. Le TBF, qui vient juste d'entrer en service, a été conçu pour remplacer le TBD Devastator qui constitue encore l'épine dorsale des unités de torpillage de l'US Navy.

C'est à la fois beaucoup pour le minuscule terrain de Sand Island et bien peu pour faire face à la menace japonaise. Si les Marines disent en plaisantant que l'atoll pourrait bien chavirer sous le poids de l'aviation qui y a été massée, les avions, eux, ne font guère le poids devant leurs adversaires... De son côté, Nimitz dispose de deux porte-avions de la *Task Force* 16, les *Hornet* et *Enterprise*, mais il doit se passer des services du bouillant amiral William F. Halsey, cloué sur un lit d'hôpital à Oahu par une dermatose due au stress des récents combats. Halsey désigne lui-même son remplaçant : Raymond A. Spruance. Ce

L'équipage de l'*Ensign* Jewell H. Reid de la VP-44 qui a repéré la flotte de l'amiral Kondô, le 3 juin à 9h25, donnant ainsi le « coup d'envoi » de la bataille de Midway. (US National Archives)

n'est pas un « aviateur », ce qui ennuie Nimitz, mais en dépit de sa frêle silhouette, il a su se tailler une solide réputation de fin tacticien doté d'un jugement remarquable. Spruance hérite de l'état-major de Halsey, commandé par le capitaine de vaisseau Miles R. Browning, un stratège qui passe pour être brillant mais caractériel. En raison de son manque d'expérience des engagements aéronavals, Nimitz décide de placer Spruance sous les ordres du contre-amiral Frank J. Fletcher, qui arrive le 27 mai dans la rade de Pearl Harbor avec sa *Task Force* 17. Le *Yorktown*, endommagé dans la mer de Corail, rentre au port en traînant derrière lui un sillage de mazout long de 15 kilomètres.

– *Combien de temps vous faut-il pour le réparer ?* demande Nimitz au chef de l'arsenal.

– *Trois mois environ*, répond celui-ci.

– *Je vous donne trois jours, pas un de plus !*

Trois jours plus tard, les chantiers de l'arsenal rendent le *Yorktown* à Fletcher. Il s'agit davantage de bricolage que de réparations, mais avec sa coque racommodée par de larges plaques d'acier rivetées, le porte-avions peut repartir au combat, même s'il n'a retrouvé ni son étanchéité intégrale ni sa vitesse initiale.

Les trois porte-avions américains réunissent 300 avions, répartis en trois types, Grumman F4F-4 Wildcat pour la chasse, Douglas TBD-1 Devastator pour le torpillage et Douglas SBD-2 ou -3 pour le bombardement en piqué et la reconnaissance armée (*scout*), à raison de quatre escadrilles par porte-avions.

De son côté, l'amiral Nagumo aligne les 93 chasseurs Type 0 (Mitsubishi A6M2 « Zeke », plus communément appelés *Zéro*), 81 bombardiers-torpilleurs Type 97 (Nakajima B5N2 « Kate ») et 72 bombardiers en piqué Type 99 (Aichi D3A1 « Val ») de ses deux divisions de porte-avions d'escadre, auxquels s'ajoutent les hydravions d'observation Type 95 (E8N2 « Dave ») et Type 97 (E13A1 « Jake ») embarqués à bord des cuirassés et des croiseurs de la force d'intervention. Plus en arrière, avec la « force d'invasion » de Kondô se trouve le porte-avions *Zuihô*, avec 12 *Zéro* et 12 Type 97, ainsi que les porte-hydravions *Chitose* et *Kamikawa Maru*, porteurs de 24 « Pete » (Mitsubishi F1M2) et 8 hydravions d'observation « Dave ». On passera sous silence les hydravions et les appareils à bord du *Hôshô* de la flotte combinée, les avions embarqués à bord des porte-avions engagés dans les Aléoutiennes et les nombreux hydravions à long rayon d'action et avions terrestres mentionnés plus haut qui n'interviendront pas dans la bataille de Midway.

Si du point de vue numérique, l'avantage se trouve dans le camp américain (330 avions de combat contre 246), sur le plan qualitatif, l'avantage est indéniablement dans le camp japonais. L'US Navy et l'USMC sont en pleine phase de remplacement de leurs modèles anciens (F2A, TBD) et les pilotes ne sont pas encore formés sur les nouvelles machines. À l'inverse de ceux des *Yorktown* et *Enterprise*, qui ont livré la première bataille aéronavale du monde, les équipages du *Hornet* n'ont pas encore reçu leur baptême du feu

Ils vont se frotter à l'élite de l'aviation impériale, qui compte de nombreux as dans ses rangs. La plupart des chefs d'escadrille ont une longue expérience du combat qui remonte à la campagne de Chine. Quant à leurs avions, ils sont encore à cette époque ce qui se fait de mieux dans le ciel du Pacifique.

Veillée d'armes

Le 28 mai, Nimitz convoque ses deux chefs de *Task Forces* pour mettre au point avec eux les détails de son plan de bataille OP 29-42. Il leur fait part des dernières informations en sa possession au sujet de la flotte japonaise qui devrait se composer de quatre, voire cinq, porte-avions opérant en une escadre unique. Le matin du 3 juin, elle devrait se trouver à environ 200 nautiques au nord-ouest de Midway. Il ordonne à Fletcher et Spruance de prendre position sur le flanc de l'escadre japonaise à un point judicieusement baptisé *Luck* (chance), à 325 nautiques au nord-nord-est de Midway. Il précise à ses amiraux que leur objectif est « *d'infliger un maximum de dommages à l'ennemi en employant une tactique d'usure* », mais il reste hors de question de prendre des risques inutiles. Ce point sera développé dans un ordre écrit ultérieur : « *Vos actions doivent être guidées par le principe des risques calculés, ce qui signifie que vous devrez éviter d'exposer vos propres forces sans perspective d'infliger de plus grands dommages à l'ennemi.* »

Le 2 juin, les trois porte-avions américains, accompagnés par huit croiseurs et quatorze destroyers, se retrouvent au point *Luck* pour attendre les Japonais sur leur flanc gauche tout en profitant de l'appui de l'aviation de Midway.

Tout l'après-midi du 2 juin est occupé par des conférences pour mettre au point les détails de l'attaque. Au plus haut échelon, il est d'abord décidé que la *Task Force* 16 de Spruance (*Enterprise* et *Hornet*) constituera la force de frappe principale, tandis que la *Task Force* 17 de Fletcher (*Yorktown*) sera gardée en réserve et pour les reconnaissances lointaines. À l'échelon des *Air Group Commanders*, il est décidé que les SBD attaqueront les premiers, de manière à attirer sur eux les feux des chasseurs et de l'artillerie anti-aérienne, avant l'arrivée des vulnérables TBD. Cependant, les plans diffèrent légèrement d'un porte-avions à l'autre. Le groupe aérien du *Hornet* n'a pas encore reçu le baptême du feu et Mitscher

souhaite qu'il dispose du maximum de chasseurs en protection. De ce fait, les F4F de la VF-8 devront être lancés avant les bombardiers et torpilleurs, ce qui signifie qu'ils gâcheront beaucoup de leur précieux carburant à attendre leurs protégés au-dessus du porte-avions. On verra par la suite que cette décision ne sera pas sans conséquences.

Au petit matin du 3 juin, la bataille pour la conquête des Aléoutiennes débute. Les combats y dureront presque un an. Ignorant que les Américains ont percé ses plans à jour et qu'ils l'attendent l'arme au pied, Nagumo s'enfonce vers l'inconnu et dans le brouillard, cap au sud. Quant à Yamamoto, des crampes d'estomac d'origine nerveuse l'empêchent de s'alimenter normalement depuis deux jours. La nouvelle de la réussite des débarquements aux Aléoutiennes lui redonne un peu d'appétit. Toutefois, Fletcher lui réserve une surprise qu'il aura du mal à digérer.

Premiers contacts

Le 3 juin, à 9h04, un PBY, piloté par l'*Ensign* P.O. Lyle, repère deux dragueurs de mines japonais (les *Tama Maru 3* et *Tama Maru 5*) à 470 milles à l'ouest-sud-ouest de Midway. Mais, ce n'est qu'un début.

– *Pince-moi, j'ai la berlue* ! s'exclame l'*Ensign* Jewell H. Reid à son copilote, l'*Ensign* Hardeman, en lui tendant ses jumelles.

– *Je vois la même chose que toi*, lui répond ce dernier.

Parti de Midway à l'aube du 3 juin avec vingt et un autres PBY, l'appareil de la VP-44 vient de croiser la route de la « flotte d'invasion » de Kondô. Il est 9h25. Aussitôt, l'équipage du Catalina prévient Midway et reste en contact, donnant pendant près de deux heures de précieux renseignements sur la composition et la route de l'escadre.

Faisant confiance aux indications de Layton, Fletcher se garde de tomber dans le piège d'envoyer ses avions bombarder une flotte qui n'est pas celle qui l'intéresse et de dévoiler ainsi sa présence. Il les tient en réserve pour les porte-avions japonais qui devraient arriver par le nord-ouest le lendemain matin. Moins concerné par le fait d'être découvert, le commandant de la 7th *Air Force* fait décoller 9 B-17E pour bombarder l'escadre japonaise. Ces appareils, placés sous les ordres du *Lieutenant-Colonel* Sweeney, lancent 36 bombes de 300 kg à 2 400 mètres d'altitude. Les équipages revendiquent d'une manière un peu optimiste cinq coups au but, un résultat qui est démenti par les Japonais (et les archives). Vers 1h30 du matin le 4 juin, trois PBY-5A de la VP-24 et un de la VP-51 (tous équipés de radar), sous les ordres du *Lieutenant* W.L. Richards, effectuent une attaque à la torpille contre « la flotte d'invasion ». Ce sera, de toute la bataille de Midway, la seule couronnée de succès. Une torpille atteint le pétrolier *Akebono Maru*, mais ne lui cause que de légères avaries et le bâtiment reprend sa route à la traîne de l'escadre japonaise. Deux PBY-5A sont perdus au retour.

Yamamoto, qui vient d'être informé que la « flotte d'invasion » a été découverte ne manifeste aucune inquiétude. Les Américains ont compris que son objectif est Midway ? Tant mieux ! ils n'en sortiront que plus vite à sa rencontre.

Ordre de bataille des forces aériennes de combat
4 juin 1942, zéro heure

Forces américaines

***Task Force* 17**

USS *Yorktown* (CV-3)		
Air Group Commander		LCDR O. Pederson
VF-3	27 F4F-4	LCDR J.S. Thatch
VB-3	18 SBD-3	LCDR M.F. Leslie
VS-5	19 SBD-3	LCDR W.C. Short Jr.
VT-3	15 TBD-1	LCDR L.E. Massey

***Task Force* 16**

USS *Enterprise* (CV-6)		
Air Group Commander		LCDR C.W. McClusky
VF-6	27 F4F-4	LCDR J.S. Gray
VB-6	19 SBD-2/-3	LCDR R.H. Best
VS-6	18 SBD-3	LCDR W.E. Gallaher
VT-6	14 TBD-1	LCDR E.E. Lindsey
USS *Hornet* (CV-8)		
Air Group Commander		LCDR S.C. Ring
VF-8	27 F4F-4	LCDR S.G. Mitchell
VB-8	19 SBD-3	LCDR R.R. Johnson
VS-8	16 SBD-3	LCDR W.F. Rodee
VT-8	15 TBD-1	LCDR J.C. Waldron

Aviation de Midway

US Navy		
VT-8	6 TBF-1	LT L.K. Fieberling
VP-23	14 PBY-5A	CDR M. Hughes
VP-24	6 PBY-5A	
VP-44	8 PBY-5A	LCDR R. Brixner
VP-51	3 PBY-5A	
US Marine Corps		
VMF-221	21 F2A-3	MAJ F.B. Parks
	7 F4F-3	CAP K. Armistead
VMSB-241	21 SB2U-3	MAJ L.R. Henderson
	19 SBD-2	CAP M. A. Tyler
US Army Air Force		
18th RS	2 B-26	LT H.C. Mayes
69th BS	2 B-26	CAP J.F. Collins
31st BS	2 B-17E	
42nd BS	6 B-17E	
72nd BS	1 B-17E	
431st BS	7 B-17E	
7th AF HQ	1 B-17D (photo)	

Forces japonaises

1ère division de porte-avions

Akagi		
Commandant Air		CC M. Fuchida
Chasse	25 Type 0	CC S. Itaya
Torpillage	18 Type 97	CC S. Murata
Bomdt piqué	18 Type 99	CC T. Chihaya
Kaga		
Commandant Air		CC T. Kusumi
Chasse	27 Type 0	LV M. Satô
Torpillage	27 Type 97	LV I. Kitajima
Bomdt piqué	18 Type 99	LV S. Ogawa

2ème division de porte-avions

Hiryû		
Commandant Air		LV J. Tomonaga
Chasse	21 Type 0	LV S. Mori
Torpillage	18 Type 97	LV R. Kikuchi
Bomdt piqué	18 Type 99	LV M. Kobayashi
Sôryû		
Commandant Air		CC T. Egusa
Chasse	21 Type 0	LV M. Suganami
Torpillage	18 Type 97	LV H. Abe
Bomdt piqué	18 Type 99	LV M. Ikeda
Reco	1 D4Y1	

Chapitre deux

Les Japonais attaquent

Premier tournant de la bataille

Lorsque le soleil se lève, à 4h30 en ce jeudi 4 juin 1942, les porte-avions américains se trouvent à leur position d'attente, à 31°30 N et 176°30 O, à 202 nautiques de Midway. Bien que les événements de la veille aient confirmé les déductions des services de renseignements, il est toutefois possible que les Japonais arrivent par le nord, voire le nord-est, ce qui placerait les porte-avions américains sur le trajet des avions japonais allant attaquer Midway. Par précaution, plusieurs missions de reconnaissance sont commandées dans un arc de cercle de 100 nautiques vers le nord et le nord-est.

À ce même instant, la confiance règne à bord de l'*Akagi*, navire-amiral de Nagumo. Celui-ci assure son chef des opérations aériennes, le capitaine de frégate Minoru Genda, que « *rien ne prouve qu'une escadre ennemie soit dans les parages* ». Soit ! mais rien ne prouve le contraire non plus...

Et ce n'est pas la curiosité qui étouffe l'amiral. Il estime en effet suffisant de faire décoller 7 des 14 avions d'observation dont il dispose avec pour mission de rechercher une éventuelle force navale américaine. Sans doute est-il persuadé que ses avions ne trouveront rien. Quoi qu'il en soit, deux appareils s'arrachent du pont de l'*Akagi* en même temps que deux autres du *Kaga*. À 4h28, soit exactement au moment où s'envole la première vague d'assaut sur Midway, les croiseurs *Tone* et *Chikuma* catapultent chacun deux hydravions Type 97 et le *Haruna* un Type 95. Cependant, deux Type 97, un de chaque croiseur, sont retardés par des ennuis techniques. Celui du *Chikuma* fera demi-tour prématurément à 6h35 avec un moteur bafouillant. L'autre, victime d'une panne de sa catapulte, s'envole avec une demi-heure de retard.

Premier tournant de la bataille qui s'annonce : l'appareil du *Chikuma* sur son chemin de retour passe à la verticale des porte-avions de Fletcher, mais sans les voir en raison de la couverture nuageuse. Celui du *Tone* va les repérer, comme on le verra plus bas, mais il aura perdu trente précieuses minutes.

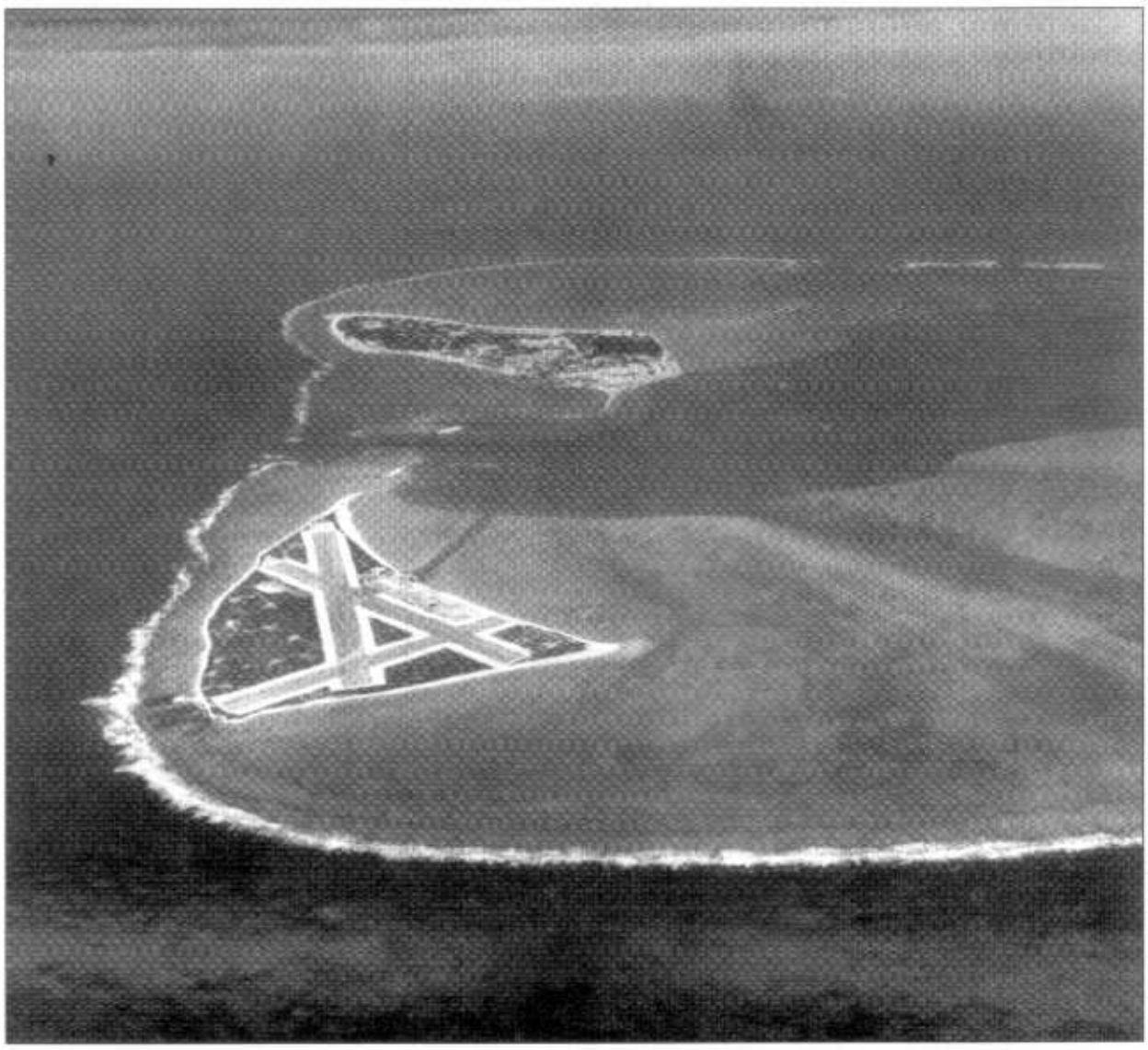
Malchance ? Peut-être, mais Nagumo a-t-il mis toutes les chances de son côté ?

D'abord, les appareils de reconnaissance ne partent que quelques minutes avant la première vague d'assaut destinée à briser la défense aérienne de Midway. Ensuite, la tactique de recherche employée n'est pas celle qu'aurait préconisée le capitaine de corvette Fuchida, l'homme qui a dirigé l'attaque contre Pearl Harbor et qui est alors terrassé par une crise d'appendicite :

« *Bien que la couverture apparaissait adéquate, je n'en pensais pas moins qu'une recherche en deux phases aurait été plus judicieuse. Une recherche simple était suffisante si nous ne cherchions qu'à nous convaincre qu'il n'y avait aucune flotte ennemie dans les parages. Cependant, si nous pensions que cette conviction était erronée et qu'une force ennemie pouvait être présente, nos recherches auraient dû être menées de telle sorte que nous puissions la repérer et l'attaquer avant qu'elle se retourne contre nous. Pour cette raison, une recherche en deux phases dès l'aube constituait la réponse logique.*

« *Comme son nom l'indique, une recherche en deux phases consiste à envoyer deux vagues successives d'avions pour couvrir le même secteur à un intervalle déterminé. Dans la mesure où nos avions n'étaient pas équipés de radar à cette époque, ils étaient totalement dépendants d'un contact visuel et ne pouvaient être efficaces que lorsque le jour s'était levé. En conséquence, pour repérer une force ennemie le plus tôt possible après le lever du jour, il était nécessaire de lancer une première vague d'avions pour qu'ils se trouvent à la limite de leur rayon de recherche à l'aube, laissant de ce fait inexplorées les zones survolées alors qu'il faisait encore nuit. Une second vague*

L'atoll de Midway, avec au premier plan Sand island et au second plan Eastern Island.
(US National Archives)



devant explorer le même secteur que la première, décollait environ une heure plus tard. »

Certes, Nagumo a encore présent à l'esprit son incursion dans l'océan Indien où, pour récupérer ses avions de reconnaissance égarés, il a dû rompre le silence radio, offrant ainsi sur un plateau de précieuses indications aux stations d'écoute britanniques. La tournure des événements n'a pas permis aux Alliés d'exploiter ces renseignements, mais Nagumo a retenu la leçon. Toutefois, Fuchida a d'autres explications à proposer :

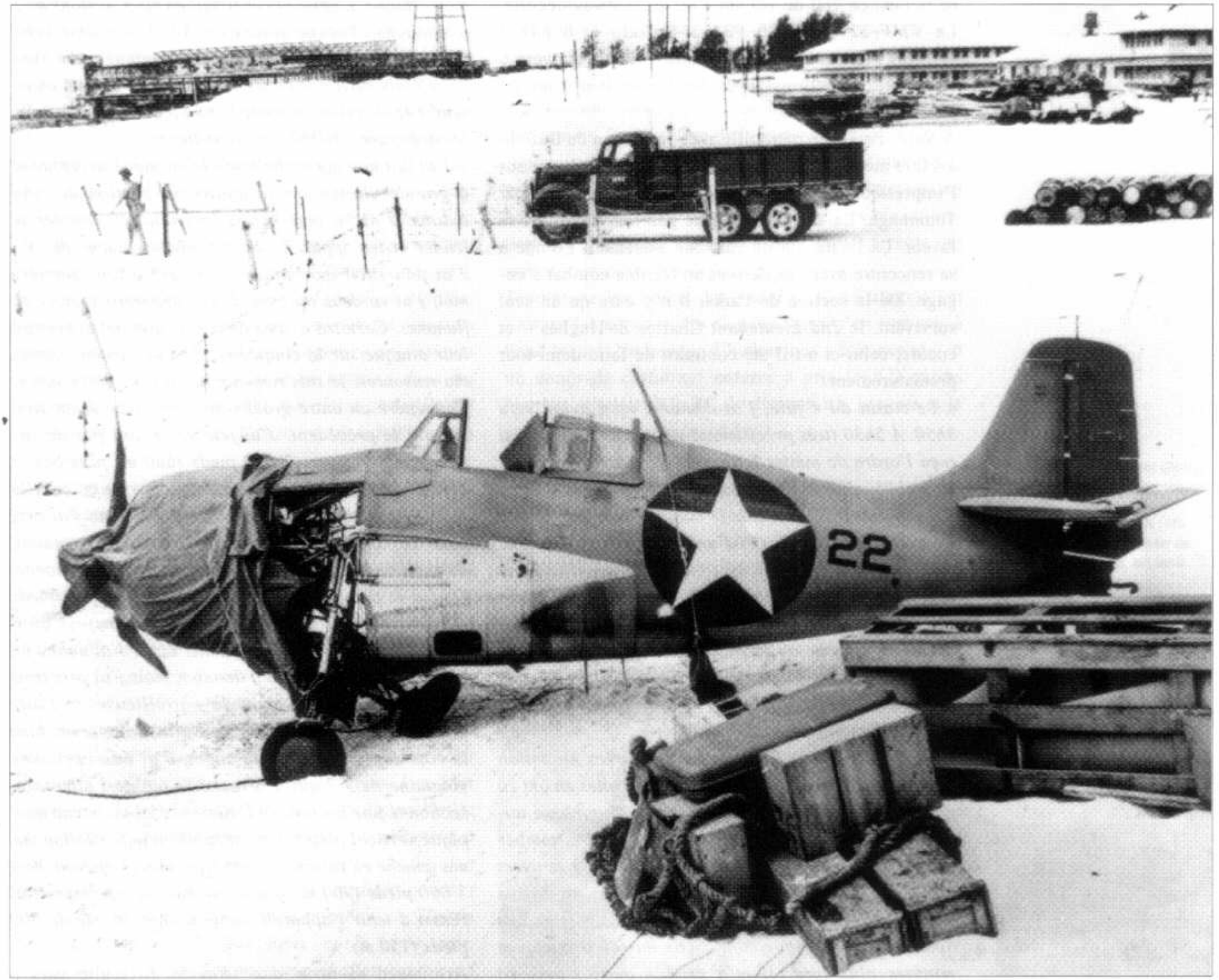
« *La cause de cette faillite, encore une fois, peut être trouvée dans le fait que la marine était obnubilée par l'offensive, ce qui a entraîné un désintérêt total dans la recherche et la reconnaissance. L'entraînement et l'organisation de nos aviateurs embarqués mettaient trop l'accent sur l'importance de l'offensive. La reconnaissance n'était enseignée que dans le cadre normal de l'instruction, mais aucune spécialisation n'était prévue. De même, il n'existait aucune unité organique de reconnaissance digne de ce nom dans la marine japonaise. Si des missions de reconnaissance s'avéraient nécessaires, on utilisait des avions de combat. Il n'existait aucun avion spécialisé à bord des porte-avions. Lors de l'attaque sur Pearl Harbor, tous les avions embarqués à la disposition de Nagumo étaient destinés à l'offensive, abandonnant l'observation à une dizaine d'hydravions des cuirassés et des croiseurs d'accompagnement. Ce fut sans doute la raison pour laquelle l'amiral Nagumo prit la décision de se retirer sans exploiter son avantage. Au moment le plus critique, quand il fallut décider de lancer ou non une autre vague sur Pearl Harbor, il ne disposait pas des informations essentielles que des avions de reconnaissance auraient pu lui fournir.* »

06h00 – Les Marines montent au combat

À 4h28, Nagumo a l'esprit ailleurs. La première vague d'assaut, placée sous les ordres du lieutenant de vaisseau Joichi Tomonaga (*Hiryû*), commence à s'envoler depuis les quatre porte-avions japonais. Elle se compose en tout de 108 appareils, placés sous le commandement du lieutenant de vaisseau Joichi Tomonaga (*Hiryû*) :

– 36 bombardiers horizontaux Type 97 (*Sôryû* et *Hiryû*);

Le F4F-3 (BuAer 4008) de la VMF-221 à bord duquel le *Captain* John F. Carey a réussi à rentrer au terme du combat aérien qui l'a vu remporter une victoire aux dépens d'un « Val ».
Carey, blessé à la jambre droite, a capoté à l'atterrissage.
(US National Archives)



Le *Lieutenant-Colonel* W.C. Sweeney Jr. commande un détachement de 16 B-17E basé à Midway. Ces appareils feront une forte impression sur les pilotes de chasse japonais, mais ils brilleront par leur absence totale d'efficacité. Sur la photo, l'un d'entre eux est en train de décoller pour une mission, le 3 juin 1942. (US National Archives)

– 36 bombardiers en piqué Type 99 (*Akagi* et *Kaga*);
– 36 chasseurs Type 0 (neuf de chacun des quatre porte-avions).

À 5h53, la station radar de Midway repère un écho à 150 km au cap 310 et à l'altitude de 3 000 mètres. À Sand Island, c'est aussitôt le branle-bas de combat. Tous les chasseurs décollent, suivis par les B-26 et les TBF à 6 heures.

Dès l'annonce de l'arrivée des avions japonais, tout ce qui est en état de vol sur l'île de Midway décolle. La VMF-221, soit 20 F2A-3 Buffalo et 6 F4F-3 Wildcat répartis en cinq sections, prend l'air vers 6 heures. Les sections se dirigent vers leur zone de patrouille respective.

À 6h15, Parks, en patrouille avec sa section de Buffalo à 4 000 mètres, supporte le premier choc. Il plonge sur l'impressionnante formation japonaise, conduite par Tomonaga. La surprise ne joue pas longtemps en sa faveur. Le lieutenant de vaisseau Suganami grimpe à sa rencontre avec ses *Zéro* et un terrible combat s'engage. De la section de Parks, il n'y aura qu'un seul survivant, le *2nd Lieutenant* Charles S. Hughes – et encore, celui-ci a-t-il été contraint de faire demi-tour prématurément :

« *Le matin du 4 juin, j'ai démarré mon avion vers 3h50. À 5h30 (très précisément selon ma montre), j'ai reçu l'ordre de mettre à nouveau le moteur en route. Vers 6h05, nous avons décollé et à 5 000 pieds, j'ai eu des difficultés à maintenir le contact avec ma section en raison de vibrations et d'une perte de puissance de mon moteur. À 6 000 pieds, j'étais totalement lâché et le moteur tournait si mal que j'ai pensé que cela serait suicidaire d'aller au combat avec mon avion. J'ai décidé de revenir au terrain pour être prêt pour une seconde mission. C'est ce que j'ai fait et je me suis posé vers 6h30. Quelques instants plus tard, les bombardiers horizontaux sont arrivés.*

« *Les batteries antiaériennes sont entrées en action dès que l'ennemi a été à portée de tir et elles en ont eu deux sur les onze qui commençaient leur passe au-dessus de Sand Island. J'ai vu leurs bombes tomber sur Sand Island, mais j'ai dû me mettre à couvert quand six avions ont lancé leurs bombes au-dessus d'Eastern Island qui ont atterri près de moi. Les bombardiers en piqué sont sortis du soleil quelques minutes plus tard. Il m'a semblé qu'il s'agissait d'Aichi 99. Les* Zéro *sont arrivés pour mitrailler juste derrière. J'ai aperçu deux Brewster en combat contre des* Zéro. *Un a été abattu et le second a été sauvé par des tirs venant du sol qui ont protégé ses arrières. On avait l'impression qu'ils étaient tous les deux reliés par un cable quand les* Zéro *les attaquaient. Je crois que nos hommes dans des avions même moitié moins performants que des* Zéro *auraient fait cesser ce raid sur l'instant.* »

Le *Captain* Kirk Armistead, chef de la troisième section, rapporte son combat :

« *J'ai fait grimper ma section à 5 000 pieds (1 500 m) et à ce moment la base m'a donné l'instruction de grimper à 12 000 (3 600 m) et de mettre le cap au 310. J'ai ensuite reçu l'instruction de mettre au 320 et vers 6h20 j'ai entendu le Capt. Carey transmettre un* 'taiaut', *suivi par* 'faucons à altitude 14 soutenus par des chasseurs'. *J'ai commencé à grimper et ai aperçu l'ennemi vers 14 000 pieds (4 200 m) à une distance de 5 à 7 miles (9 à 11 km) sur ma droite. J'ai aussitôt viré au cap 70 et ai continué à grimper. Je cherchais à me mettre en position au-dessus et en avant de l'ennemi pour arriver du soleil. Cependant, je n'ai pas réussi. J'étais à 17 000 pieds (5 100 m) quand j'ai commencé mon attaque. L'objectif consistait en cinq sections de 5 à 9 avions chacune volant en 'V'. J'ai estimé cette formation à 30 à 40 bombardiers en piqué Aichi Type 99. J'étais suivi par cinq chasseurs F2A-3 et un chasseur F4F-3, pilote inconnu* [*2nd Lieutenant* Walter W. Swansberger – NDA], *en file indienne.*

« *J'ai fait une approche frontale en piqué accentué et à grande vitesse sur la quatrième section de cinq avions. J'ai vu mes balles incendiaires arroser le leader et les appareils de la branche gauche du 'V'. J'ai poursuivi mon piqué et, en regardant derrière moi, j'ai vu deux ou trois de ces appareils tomber en flammes. Certains avions de ma section ont concentré leur attaque sur la cinquième section ennemie. Après ma ressource, je suis remonté jusqu'à 14 000 pieds et j'ai repéré un autre groupe du même type d'appareil suivant le précédent. J'ai jeté un regard par dessus mon épaule et vers 2 000 pieds (600 m) plus bas et derrière moi, j'ai aperçu trois chasseurs en file indienne en train de grimper vers moi, que j'ai pris pour des appareils de ma propre section. Cependant, ils montaient très vite et selon un angle très prononcé. Quand le premier d'entre eux est arrivé à 500 pieds (150 m) dessous et derrière moi, j'ai compris qu'il s'agissait d'un chasseur japonais* Zéro. *J'ai donné un violent coup de pied au palonnier, mais j'ai pris trois obus de 20 mm, un dans la mitrailleuse de l'aile droite, un dans le réservoir de l'aile droite et un dans le côté supérieur droit du capot. J'ai aussi pris une vingtaine de 7,7 qui a arraché le tab de l'aileron et sectionné une portion de l'aileron. J'ai maintenu mon piqué vertical pleins gaz, entraîné en autorotation sur ma gauche en raison des dégâts subis à l'aileron. Vers 3 000 pieds (900 m), j'ai commencé à redresser et ai réussi à tenir l'appareil stable à une altitude de 500 pieds (150 m).* »

Armistead se pose sans trop de difficulté vers 8

heures. Sur les 19 F2A-3 Buffalo qui ont engagé le combat, pas moins de 13 ont été abattus, faisant un tué, onze disparus et trois blessés ! Le *Major* Floyd B. Parks fait lui-même partie des disparus. Le *Captain* Philipp R. White ne peut cacher son amertume dans le compte rendu qu'il dresse après son retour de mission :

« *Le F2A-3 n'est pas un avion de combat. Il est inférieur dans tous les domaines aux avions que nous avons engagés.* [...] *Je crois que tout commandant qui envoie des pilotes au combat à bord d'un F2A-3 peut les considérer comme perdus avant même qu'ils aient quitté le sol.* »

*
* *

Cinq F4F-3 Wildcat de la VMF-121 ont décollé derrière leur chef de section, le *Captain* John F. Carey. L'un d'entre eux doit faire demi-tour et le *Captain* Marion E. Carl prend sa place comme ailier de Carey. La suite, il la raconte lui-même :

« *Arrivés à 30 miles (50 km) au large à 14 000 pieds (4 200 m), le* Captain *Carey a effectué un virage à droite. J'ai éprouvé quelques difficultés à suivre et je me suis retrouvé distancé de plusieurs centaines de mètres. À la sortie du virage, le* Captain *Carey a signalé une large formation de bombardiers escortés par des chasseurs, puis il a plongé sur les bombardiers. J'ai repéré les chasseurs, trois groupes de cinq, grimpant pour protéger les bombardiers, alors j'ai exécuté une passe sur le flanc d'un des chasseurs qui se trouvait à quelque 2 000 pieds (600 m) sous moi. Mon tir est passé à côté et j'ai dégagé en montée. Quand je me suis retourné pour observer les résultats de mon attaque, j'ai été surpris d'apercevoir plusieurs* Zéro *déjà en train de se mettre en position dans ma queue. J'ai piqué droit devant moi pleins gaz et ils ont abandonné la poursuite. J'ai redressé à 3 000 pieds (900 m).*

« *J'ai repris de l'altitude et me suis dirigé vers ma base. À 20 000 pieds (6 000 m), j'ai rétabli et ai cherché une nouvelle cible. N'en apercevant aucune, je suis revenu vers 12 000 pieds (3 600 m) et me suis approché à moins de trois kilomètres de ma base. J'ai aperçu trois chasseurs* Zéro *à basse altitude en train d'effectuer un large virage, alors je suis parti dans un piqué à 45° plein pot, mais j'avais à peine assez de vitesse pour coiffer l'un des* Zéro *en train de virer. J'ai tiré une longue rafale jusqu'à ce qu'il bascule sur une aile et je l'ai laissé hors de contrôle piquant droit devant lui en traînant un panache de fumée. Les deux autres chasseurs ont manœuvré pour se rapprocher de moi, alors j'ai foncé vers un nuage. Un chasseur a abandonné la partie, mais l'autre a continué et a ouvert le feu. Il a tiré de manière régulière pendant plusieurs secondes, mais il visait trop bas, car j'ai vu les traçantes passer des deux côtés sous moi. Finalement, j'ai senti des impacts de balles frapper ma manette des gaz, j'ai viré à plat et il m'a dépassé. Je l'ai arrosé quand il est passé devant moi. Il a basculé devant et sous moi et j'ai poussé le manche vers l'avant et ai pressé la détente en même temps, mais manifestement la manœuvre avait été trop brutale, car aucune de mes armes n'a déclenché. J'ai plongé derrière le chasseur et ai pénétré dans un nuage. Je n'ai pas aperçu d'avion ennemi par la suite.*

« *Je suis remonté à 10 000 pieds (3 000 m) à proximité de ma base et quelques minutes plus tard, à 7h20, j'ai reçu l'ordre d'atterrir. Je me suis posé vers 7h30. J'ai utilisé un peu plus de 300 projectiles. Selon moi, j'ai descendu un chasseur lourd* Zero Isento Ki [*sic*] *et infligé des dégâts inconnus à deux autres appareils du même type.* »

Deux F4F-3 ont été abattus en combat (y compris celui du *2nd Lieutenant* Walter W. Swansberger, qui avait intégré la section du *Captain* Armistead), portant le total de chasseurs perdus par la VMF-221 à 15 !

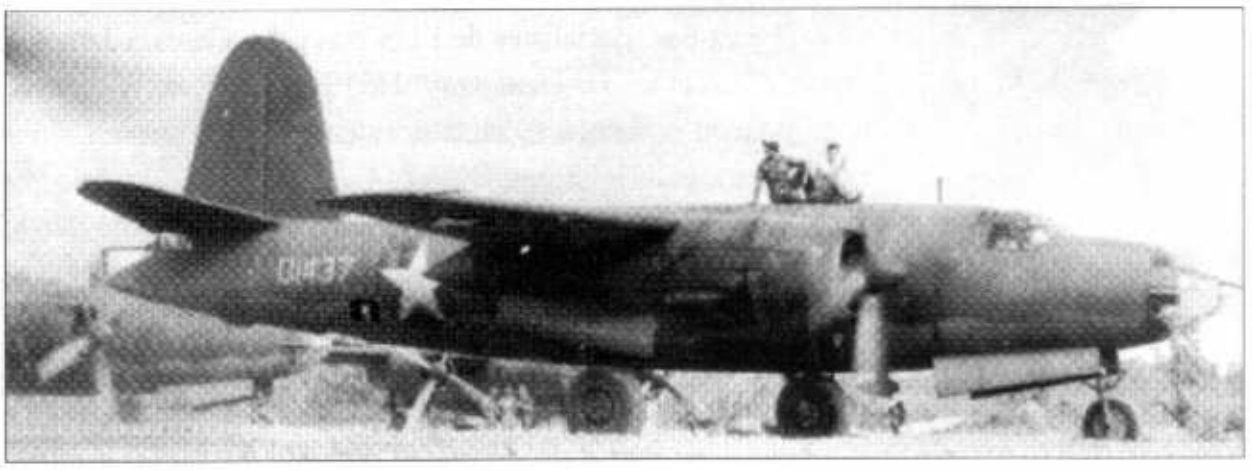
La VMF-221 revendique 11 victoires confirmées, 1 probable et 4 endommagés (dont on trouvera le détail dans la liste en annexe). Les pertes japonaises s'élèvent à 6 avions, dont 2 chasseurs. De leur côté, les Japonais revendiquent 47 victoires, soit 11 créditées aux pilotes de l'*Akagi*, 12 à ceux du *Kaga*, 6 à ceux du *Sôryû* et 18 à ceux du *Hiryû*.

La confusion des combats peut expliquer, en partie, la surestimation des deux camps à propos du nombre d'avions ennemis revendiqués. Toutefois, il est à noter que jamais, tout au long de la guerre du Pacifique, les Japonais ne se révèleront capables d'estimer avec précision leurs victoires, qu'elles soient aériennes ou navales. Et, dans ce dernier domaine, les surestimations les amèneront à commettre de graves erreurs qui seront lourdes de conséquences.

Tandis que les avions des *Akagi* et *Hiryû* attaquaient Eastern Island, ceux des *Kaga* et *Sôryû* s'en sont pris à Sand Island. Un hangar d'hydravions a été incendié et un dépôt de carburant enterré a pris feu. D'autres bombes ont détruit le PC, le dispensaire, le mess et la centrale électrique principale.

07h00 – Les avions japonais repartent

Tomonaga, conscient que l'objectif qui lui a été assigné n'a pas été atteint – à savoir la neutralisation des défenses de l'île, adresse le message suivant à l'amiral Nagumo : « *UNE SECONDE ATTAQUE EST NÉCESSAIRE* ».



Le 22nd *Bombardment Group* est le premier à être transformé sur B-26 Marauder.
On voit ici un B-26-MA (40-1437) peu après l'arrivée de l'unité en Australie, en avril 1942.
L'USAAF aura la curieuse idée d'en transformer quatre en torpilleurs. Leur expérience à Midway restera sans lendemain.
(Australian War Memorial)

Chapitre trois

L'attaque des avions de Midway

À 6 heures, pendant que les Buffalo montent au combat, les 4 B-26A de Collins, les 11 SB2U et 16 SBD de Norris et les 6 TBF de Fieberling quittent à leur tour la piste de Sand Island en direction de l'escadre de Nagumo. Quinze B-17E, déjà en route pour s'occuper de l'escadre d'invasion, sont immédiatement dirigés vers les porte-avions.

07h05 - L'attaque des TBF

« *Avions ennemis en vue* ». Les vigies japonaises viennent d'apercevoir les premiers appareils américains arrivant de Midway. L'ordre d'attaque des formations diffère selon les sources, japonaises et américaines. Ce qui ne varie pas, cependant, c'est le sort que leur réservent les 18 *Zéro* maintenus en couverture de l'escadre et les batteries antiaériennes de Nagumo.

Par tribord des navires arrivent les 6 torpilleurs Grumman TBF-1 Avenger de la VT-8 menés par le *Lieutenant* Langdon K. Fieberling. L'appareil est nouveau et n'a encore jamais été testé sous conditions opérationnelles. Fieberling a donné l'instruction d'ouvrir les trappes de soute avant l'attaque pour éviter qu'elles ne soient victimes d'une panne hydraulique. Trois appareils sont descendus avant même d'avoir pu lancer leur torpille. Deux autres subissent un sort identique après avoir lancé la leur. Le sixième, piloté par l'*Ensign* Albert K. Earnest, sera le seul survivant. Son mitrailleur arrière (*Aviation Machinist's Mate 3c* J.D. Manning) a été tué dès le début de l'attaque, son radio a perdu conscience et Earnest a été lui-même blessé dans le cou et saigne abondamment. Sa situation apparaît désespérée. Comprenant qu'il ne pourra jamais s'approcher d'un porte-avions, il lance sa torpille contre un croiseur; elle ne touchera pas sa cible. Il réussit à s'échapper. Il n'a plus ni système électrique, ni système hydraulique (il ne peut pas fermer les trappes de la soute), ni compas. Seuls le moteur et le pilote fonctionnent encore ! Naviguant à l'estime, il parvient à regagner Midway, où il se pose à 9h40.

Terrible baptême du feu pour l'Avenger !

07h05 – L'attaque des B-26

Se présentent ensuite les 4 B-26 par babord des porte-avions *Akagi* et *Kaga*. Aucun équipage n'a jamais lancé de torpille et les pilotes ont reçu une instruction des plus sommaires de la part des spécialistes de l'US Navy. Le *Captain* James J. Collins et les *1st Lieutenants* Herbert C. Mayes, William S. Watson et James P. Muri ont décollé pour une mission-suicide et ils le savent.

Le *Corporal* Frank L. Melo, radio du B-26 piloté par le *Lieutenant* James P. Muri, a vécu cette mission aux premières loges :

« *Le 3 juin, nous avons eu la confirmation qu'une force navale japonaise approchait de Midway. On nous a prévenus cette nuit d'un décollage possible au matin. Avant le lever du jour, nous sommes allés à nos taxis pour faire chauffer les moteurs et procéder au check-up. Nous n'avons rien eu à faire d'autre avant l'aube. Le* Lieutenant *Mayes est allé aux nouvelles dans la salle d'opérations. Peu après le lever du jour, il est revenu et on est tous montés dans les taxis. La radio ne devait pas être utilisée sauf en cas de nécessité et le* Lieutenant *Mayes ne nous avait pas dit que nous devions décoller, mais quand son taxi a commencé à rouler, on l'a tous suivi.*

« *En quelques minutes nous étions en l'air. Je suis resté devant ma radio pendant un court instant et je suis ensuite installé à mon poste de tir latéral. Ashley* [*Private 1st Class* Earl D. Ashley - NDA] *était déjà derrière sa mitrailleuse de queue et Gogoj* [*Technical Sergeant* John J. Gogoj - NDA] *a grimpé dans sa tourelle. Nous étions tous prêts. Le taxi du* Lieutenant *Mayes était sur notre droite et on était en train tout doucement de le dépasser. On s'est fait des signes de la main avec Battaglia* [*Staff Sergeant* Salvatore Battaglia - NDA] *dans sa tourelle et Roy Walters* [*Private* Roy W. Walters] *dans la queue.*

« *Ce devait être une heure plus tard quand Muri nous a dit dans l'interphone de nous tenir prêts car la flotte était devant nous. Nous savions quel type de bateau nous voulions toucher, car la nuit précédente on s'était tous mis d'accord pour se payer un porte-avions. Maintenant, le* Lieutenant *Muri et tous ceux qui étaient devant avaient une vue imprenable sur toute la flotte : 4 porte-avions flanqués par des cuirassés, des croiseurs et des destroyers. Nous devions traverser tous leurs feux pour aller chercher ce porte-avions. Pas beaucoup de temps pour réfléchir. Le* Lieutenant *Muri a mis une nouvelle cigarette à ses lèvres et Moore* [*2nd Lieutenant* Pren L. Moore - NDA] *a placé le viseur du lance-torpille en position. Ils étaient prêts.*

« *Nous avons perdu progressivement de l'altitude afin de ne pas prendre trop de vitesse. Ce fut alors que le* Lieutenant *Muri a aperçu les taxis de la marine qui venaient de faire la première attaque à la torpille. Ils avaient presque tous été abattus. Pas le temps d'être inquiets. Les Japs nous avaient repérés et la* flak *avait ouvert le feu sur nous. Nous nous sommes rapprochés de plus en plus de la surface de l'eau. À ce moment, Ashley et Gogoj ont crié qu'un* Zéro *arrivait dans notre queue. Gogoj dans la tourelle a tiré dessus. L'enfer s'est déchaîné. J'ai entendu Gogoj hurler qu'il était touché et je l'ai vu tomber sur sa mitrailleuse. J'entendais les projectiles frapper les flancs du fuselage et près de la tourelle. Gogoj a glissé du siège de sa tourelle. Mon Dieu ! quel merdier ! son visage était maculé de sang. Il m'a assuré qu'il n'était pas grièvement touché, juste quelques petites égratignures dues aux éclats de plexiglas de la tourelle qui avait explosé. Il s'est entouré la tête d'un morceau de tissu pour éviter que le sang ne coule dans ses yeux et il est reparti en rampant vers la tourelle. Je me suis alors glissé*

Ci-contre et ci-dessous : le 8-T-1 (BuAer 00380) est le seul des six Grumman TBF du détachement de la VT-8 basé à Midway, à être rentré. L'équipage se composait de l'*Ensign* A.K. Earnest (pilote), *Radioman 3c* H.H. Ferrier (radio-bombardier) et *Aviation Machinist's Mate 3c* J.D. Mannigs (mitrailleur, tué pendant le combat). (US National Archives)

jusqu'au compartiment d'Ashley. Il souffrait terriblement et sa jambe ressemblait à un hamburger. J'ai tenté d'appeler le Lieutenant *Muri, mais l'interphone avait été coupé.*

« *Pendant ce temps, on s'était rapprochés du porte-avions. Nous volions très bas, en dessous du pont du navire. Maintenant, on recevait tout le plomb et l'acier qu'ils pouvaient nous tirer dessus. Même les gros canons des cuirassés pointaient pour tirer un obus devant nous de manière à nous faire percuter l'énorme colonne d'eau qu'il produisait en explosant. Nous étions tout près. Le* Lieutenant *Johnson dans le nez a ouvert le feu avec sa mitrailleuse. Les Japs couraient partout sur le pont. La fumée de la mitrailleuse de nez était si épaisse qu'on ne voyait plus Johnson. Moore a ajusté son viseur. La visée était parfaite, alors il a appuyé sur la détente. Il a appuyé, appuyé, appuyé encore pour être bien sûr. Le porte-avions semblait gigantesque maintenant. Moore a regardé Muri. Il était tendu et des gouttes de sueur couvraient son front. Il avait tant mordu sa cigarette qu'un bout pendait.*

« 'Pour l'amour de Dieu, Jim, redresse. Redresse !' *Et à la dernière seconde, il a redressé. On est passés au-dessus du pont d'envol du porte-avions et on est redescendus au ras de l'eau. On avait fait notre boulot, mais serions-nous capables de rentrer ? Je suis allé à l'arrière pour m'occuper d'Ashley. Pren Moore m'a suivi. Il a regardé dans la tourelle de Gogoj et a failli s'évanouir à la vue du spectacle. Il y avait tant de sang qu'on pouvait croire que tout le visage de Gogoj avait été arraché. Gogoj lui a fait un petit signe de la main et il est allé voir Ashley. Un Jap est arrivé sur nos arrières. S'agenouillant avec Ashley entre lui et la mitrailleuse, Moore a ouvert le feu. La mitrailleuse s'est enrayée et il ne pouvait tirer que quelques balles à la fois. Ashley s'est mis sur le côté et passait les munitions à Moore quand il en avait besoin. Gogoj avait aussi des ennuis, car une de ses armes avait été détruite par les Japs et l'autre s'enrayait dès qu'il pressait la détente trop longtemps. Et, là, à 100 mètres de lui, un* Zéro *volait en formation ! Il gardait son arme pointée sur le Jap et tirait chaque fois qu'il le pouvait. Muri a poussé les chaudières à fond et on a lentement commencé à décrocher le* Zéro *dans notre queue.*

« *Une heure plus tard, nous étions de retour, mais on a transpiré pour retrouver l'île.* [...] *Nous avons atterri avec un pneu crevé et avec seulement la moitié des freins. On a traversé toute la piste pour finir contre un talus. Quand on est sortis, les Marines étaient là pour nous saluer. En quelques secondes, ils avaient emmené Ashley et Gogoj pour leur prodiguer les premiers soins. Un des Marines que je connaissais a couru vers moi et m'a serré la main. J'ai appris par la suite que quand on est partis, il s'est agenouillé et a prié pour qu'on revienne sains et saufs.* [...] *Nous étions le premier B-26 à revenir. Il y en avait deux de notre escadrille et deux d'une autre. On a attendu qu'ils se pointent. Peu près, un autre est arrivé, également avec un pneu crevé. Il n'était pas de notre escadrille. On a attendu, mais on n'en a pas vu arriver d'autres. On n'a jamais su ce qu'ils étaient devenus.*

« *Nous avions lancé notre torpille, mais nous ne savions pas si nous avions touché le porte-avions. Ce point fut éclairci un peu plus tard par un B-17 qui, en altitude, avait suivi notre attaque et avait vu notre torpille faire mouche.* SUSY-Q *s'était payé son porte-avions japonais !* »

Collins effectue un large arc de cercle pour se mettre en position. Malgré le tir des canons antiaériens, les *Zéro* les attaquent de front. Deux B-26 sont instantanément abattus, dont un est revendiqué par l'enseigne de vaisseau Iyozô Fujita du *Sôryû*. Collins est touché par le dessous et perd son système hydraulique avant qu'il lance sa torpille à 60 mètres

L'équipage du *Lieutenant* James Muri (second à gauche au premier plan) devant un B-26-MA du groupe. (US National Archives)

de hauteur et à 600 mètres du porte-avions *Akagi*. Il vole si bas qu'il évite de justesse la passerelle du porte-avions. Il réussit à s'échapper en compagnie du *Lieutenant* James P. Muri pour regagner Midway dans un avion en dentelles. À son retour, on comptera 186 impacts dans son B-26. Collins et Muri recevront la *Distinguished Service Cross* pour avoir réussi « *la première attaque à la torpille jamais réussie par un appareil de ce type et par l'Army Air Force* ». Ce sera aussi la dernière...

Aucune torpille n'a fait mouche, désolé pour *SUSY-Q*...

07h28 – Des navires américains sont repérés

Quelques instants avant l'attaque de Fieberling, Nagumo a reçu le message de Tomonaga. Les bombardiers de Type 97 qu'il a gardés en réserve à bord de l'*Akagi* et du *Kaga* ont été armés d'une torpille au cas où ses appareils de reconnaissance auraient signalé la présence de porte-avions ennemis. Il donne l'ordre de les réarmer avec des bombes pour un second raid contre Midway. Prêts à décoller, les Type 97 sont alignés sur le pont. Il convient désormais de les descendre, un par un, dans le hangar situé sous le pont d'envol. Les armuriers doivent d'abord décrocher le long cylindre de 400 kg et le ranger dans un local protégé dans le pont inférieur. Ensuite, ils doivent monter les bombes, puis les fixer aux râteliers sous le fuselage des avions. C'est une opération délicate qui prend du temps, car elle doit être répétée autant de fois qu'il y a d'avions à réarmer.

Or, à 7h28, l'hydravion du croiseur *Tone*, celui qui est parti avec une demi-heure de retard, adresse un message qui fait l'effet d'une bombe sur la passerelle de l'*Akagi* : « *NAVIRES APPAREMMENT ENNEMIS REPÉRÉS RELÈVEMENT 010 DEGRES DISTANCE 240 MILLES MIDWAY CAP 150 DEGRES VITESSE INFÉRIEURE À 20 NŒUDS* ».

Personne dans toute la marine Impériale n'a jamais imaginé que des navires américains pourraient se trouver à moins de 350 km de l'escadre de Nagumo dès le premier jour de l'opération ! Des navires ? Oui, mais, lesquels et combien ? L'amiral ne peut pas se permettre de spéculer sur l'absence de porte-avions. Immédiatement, il donne l'ordre de suspendre le réarmement des bombardiers. Il adresse un message à l'hydravion pour qu'il se montre plus précis. Dix minutes s'écoulent avant que l'hydravion ne signale un simple changement de cap des navires américains. Nagumo et son état-major sont sur les dents.

07h48 – L'attaque des Dauntless

Le *Major* Lofton R. Henderson, commandant la VMSB-241, a décidé de diviser son escadrille en deux formations. Il a pris lui-même la tête de la première formation, composée de 16 SDB-2 Dauntless répartis en quatre sections de quatre. La seconde formation, confiée au *Major* Benjamin W. Norris, est constituée par 12 SB2U-3 Vindicator divisés en trois sections de quatre. La formation de Norris est vite distancée par celle de Henderson, car, malgré leur surnom de « *Slow But Deadly* » (lent mais mortel, surnom formé sur les lettres SBD), les Dauntless s'avèrent beaucoup trop rapides pour les malheureux « *Wind Indicator* ». C'est donc fort logiquement que les SBD arrivent les premiers sur l'objectif.

Henderson s'adresse à ses pilotes par radio : « *Attaquez les deux P/A par le bâbord de la proue* ». À la grande surprise des Japonais, les bombardiers qu'ils voient arriver volent trop haut pour une attaque à la torpille et trop bas pour un bombardement en piqué. Comme la plupart des pilotes de la VMSB-241 ont une instruction insuffisante sur Dauntless, Henderson a décidé d'effectuer une attaque en semi-piqué depuis une altitude de 1 200 mètres. Les SBD se dirigent vers le *Hiryû* et le *Sôryû*. Une dizaine de *Zéro* se présente à leur rencontre, mais l'artillerie antiaérienne se déchaîne.

L'appareil de Henderson encaisse plusieurs impacts et son aile gauche prend feu. Il tente de maintenir l'appareil en ligne de vol pour ne pas disloquer sa formation. Il n'y parvient pas et s'abîme en mer. Le *Captain* Elmer G. Glidden, qui prend la tête de la formation, cherche refuge dans une couche nuageuse, sans pour autant que les *Zéro* n'abandonnent la poursuite.

Sortant des nuages, Glidden aperçoit un porte-avions 600 mètres plus bas. Les SBD piquent jusqu'à une altitude de 150 mètres pour lancer leur bombe de 500 livres et s'enfuient au ras des vagues, pourchassés par les *Zéro*. Les huit survivants se posent comme ils peuvent sur la piste de Sand Island; six seront ferraillés par la suite. Les mécaniciens dénombreront 259 impacts sur le SBD (BuAer 2106) du *1st Lieutenant* Daniel Iverson Jr.! Les mitrailleurs arrière sont crédités de la destruction de quatre chasseurs japonais, deux autres leur étant comptés comme probables.

Glidden écrira dans son compte rendu de mission :

« *Les premières attaques* [des chasseurs japonais] *furent dirigées contre le chef d'escadrille dans le but de le mettre hors de combat. Après deux passes, l'un des ennemis mit plusieurs coups au but dans l'avion du* Major *Henderson et son avion commença à brûler. D'après les réactions du chef d'escadrille, il était évident qu'il avait été touché et qu'il était hors de combat. Je menais la section juste derrière le* Major. *Dès qu'il devint certain que le* Major *avait été mis hors de combat, je pris le commandement et poursuivis la mission. Les attaques des chasseurs étaient pressantes, alors j'emmenai l'escadrille à l'abri d'une couche de nuages un peu plus bas et donnai le signal de l'attaque. En émergeant du banc de nuages, le porte-avions ennemi se trouvait directement sous l'escadrille et tous les avions commencèrent leur attaque. L'intervalle entre deux passes avait été fixé à 5 secondes. Immédiatement après être sortie*

des nuages, l'escadrille fut à nouveau attaquée par des chasseurs ennemis et une puissante DCA. Après avoir fait ma passe, je continuai à piquer jusqu'à la surface de l'eau et pris un cap approximatif pour rentrer. En me retournant, je vis deux coups au but et un coup proche tout près de la proue. Le porte-avions commençait à fumer ».

Huit SBD ont été perdus avec leur équipage (seize hommes, pour la plupart portés disparus), pour quel résultat ? Il semble bien, d'après l'interrogatoire du capitaine de vaisseau Taijiro Aoki, « pacha » de l'*Akagi*, et selon les mémoires de Nagumo, que ce porte-avions ait été touché par deux bombes de la VMSB-241. Suivant Nagumo, les vigies de l'*Akagi* ont repéré « *16 avions ennemis, relèvement 85°, élévation 7°, distance 17 000 mètres* » à 8h00. Moins de dix minutes plus tard, d'autres bâtiments de l'escadre signalent que le porte-avions a été bombardé. Aoki a affirmé que les premières avaries subies par son bâtiment avaient fait suite à un incendie résultant de « *deux bombes lancées par des bombardiers en piqué, environ deux heures après le lever du soleil* [donc vers 8h00], *dont une a déclenché un incendie à hauteur de l'ascenseur arrière. Des avions chargés de bombes dans le hangar ont pris feu* ».

Pour honorer le sacrifice du *Major* Lofton R. Henderson, son nom sera donné au célèbre aérodrome de Guadalcanal.

08h10 – L'attaque des B-17

Pendant que les SBD de Henderson repartent et que les SB2U de Norris arrivent, les 15 B-17 de Sweeney se présentent à la verticale de l'escadre de Nagumo. À 6 000 mètres d'altitude, le spectacle est saisissant : « *une vue panoramique sur le plus grand déploiement de navires qu'aucun d'entre nous n'avait jamais vu – ils semblaient s'étaler sans fin d'un horizon à l'autre* », dira Don Kundinger, un pilote de B-17. La section de Sweeney réussit un coup au but sur le *Kaga*. La section du *Lieutenant-Colonel* Brooke Allen s'en prend au *Sôryû*, mais sans succès.

Trois *Zéro* attaquent l'appareil du *Captain* Cecil Faulkener, endommageant le fuselage et blessant le mitrailleur de queue. « *Les* Zéro *ont à peine touché les B-17*, rapportera le *Captain* Paul Gregory. *Les chasseurs ennemis ne paraissaient pas désireux de trop s'approcher des B-17E modifiés* ».

Malgré les déclarations de Sweeney, aucun coup au but n'est enregistré.

08h20 – L'attaque des Vindicator

Parvenus à 265 km de Midway, Norris repère l'escadre ennemie à travers une épaisse couverture nuageuse. Avant même d'entamer leur piqué, les Vindicator sont attaqués par trois *Zéro*, dont un est promptement descendu par les tirs croisés de quatre mitrailleurs américains. Poussant leur moteur à fond, les pilotes se placent en file indienne, se préparant à effectuer une attaque en semi-piqué classique. Cependant, d'autres chasseurs japonais arrivent et Norris doit conduire sa formation à l'abri de nuages dont la base ne se trouve qu'à 600 mètres d'altitude. Cette situation le plonge dans l'embarras. Doit-il poursuivre sa recherche des porte-avions en affrontant les chasseurs et la DCA, ou doit-il se satisfaire d'un objectif d'opportunité ? Repérant un cuirassé (le *Haruna*), il décide de profiter de l'effet de surprise et d'en faire sa cible.

Deux Vought SB2U-3 de la VMSB-241 décollent de Midway le 4 juin. Au premier plan, le « 6 » (BuAer 2045) du *2nd Lieutenant* J.H. Marmande et *Private 1c* E.M. Colvin. (US National Archives)

Le *2nd Lieutenant* George Lumpkin, qui vole en n° 2 derrière Norris, décrit l'attaque :

« *Le* Major *Norris commença immédiatement son piqué depuis 13 500 pieds (4 000 m). Le piqué était fort peu accentué et mon tachymètre indiquait 240 nœuds (430 km/h). Nous traversâmes la couche nuageuse. Je volais comme n° 2 du* Major *Norris et j'émergeai des nuages sur le flanc bâbord d'un gros cuirassé. Le* Major *Norris bascula aussitôt sur la droite dans un piqué très accentué. Le* Lieutenant *Campion, qui était n° 3, le suivit et, moi, je piquai en troisième position. La DCA du cuirassé japonaise était assez précise. En fait, l'air était tant agité par les explosions qu'il était pratiquement impossible de tenir le taxi dans un piqué à la verticale. Le cuirassé jap zigzaguait frénétiquement. Je tentai de lancer ma bombe, mais le mécanisme ne fonctionna pas. Je redressai et mis le cap légèrement vers le sud afin d'éviter de passer trop près d'un transport japonais qui suivait le cuirassé. Ils me tiraient toujours dessus, probablement avec des obus de 75.* »

Un autre pilote, le *Lieutenant* Daniel L. Cummings, raconte la suite des événements :

« *En raison des chasseurs japs* Zéro *qui m'entouraient, je n'ai pas vu le résultat de mon attaque. Pendant les 15 minutes suivantes, je n'ai rien eu d'autre à faire que d'essayer de me débarrasser de cinq chasseurs qui concentraient leurs tirs sur moi. Dans ce petit jeu du chat et de la souris, qui était en fait mon initiation à la vraie guerre, mon vieux SB2U-3 a été pratiquement mis en pièces. J'ai finalement réussi à m'échapper dans un nuage. Je suis rentré à Midway en braquant mon gouvernail à fond à gauche, mon aileron droit et mes élévateurs étaient hors d'usage et mes instruments fracassés. À 5 miles (8 km) de Midway, je suis tombé en panne d'essence et j'ai dû amerrir en urgence.* »

Le *Haruna* s'en sort sans dommage. Trois SB2U-3 ont été abattus. Les mitrailleurs américains sont crédités de deux victoires sûres et deux probables.

*
* *

Ainsi s'achève l'attaque matinale des avions de Midway. Sur les 37 appareils engagés (non compris les B-17), pas moins de 18 ont été abattus – 50% de pertes, pour des résultats négligeables. Mais le bain de sang est loin d'être terminé pour les Américains.

Chapitre quatre

Les tergiversations de Nagumo

07h00 – Les avions embarqués US décollent

Vers 4h30, onze PBY décollent de Midway, imités par dix SBD de la VS-3 du *Yorktown* envoyés par Fletcher dans le secteur indiqué par Layton. Ils s'enfoncent dans un front froid de nuages bas qui leur masque la visibilité. Vers 5 heures, les SBD doivent faire demi-tour, mais les Catalina poursuivent leurs recherches. Le ciel se dégage, tandis qu'à l'ouest il reste très couvert.

À 5h30, émergeant des nuages, le *Lieutenant* Howard Ady, à bord d'un PBY de la VP-21, aperçoit la silhouette immanquable d'un porte-avions japonais. Le message qu'il adresse à Midway à 5h34 est des plus laconiques : « *Porte-avions ennemis* ». Six minutes plus tard, le *Lieutenant* William Chase, pilote d'un autre PBY, survole la première vague d'assaut japonaise. Il envoie à Midway un message en clair qui restera célèbre : « *Beaucoup d'avions se dirigeant vers Midway, gisement 320, distance 150* ». Ady survole l'escadre de Nagumo, exactement là où Layton l'attendait et à 5h52, il en donne la composition en clair : « *Deux porte-avions et cuirassés, gisement 320, distance 180, cap 135, vitesse 25* ».

Ce n'est pas tout à fait le message qu'espérait Fletcher. D'abord, il n'indique la présence que de deux porte-avions, ensuite l'escadre japonaise se trouve à la limite du rayon d'action des TBD et F4F.

À 6h07, Fletcher donne l'ordre d'attaque à Spruance. Sept minutes plus tard, la TF 16 de Spruance vire vers le sud-ouest et augmente sa vitesse à 25 nœuds. La TF 17, qui doit récupérer ses SBD envoyés en reconnaissance, suit le mouvement vers 6h30.

Cependant, Spruance souhaiterait se trouver à 100 milles de Nagumo avant de lancer ses avions avec une chance de les récupérer avant la panne d'essence, ce qui retarderait le départ de deux bonnes heures. Son chef d'état-major, le *Captain* Miles Browning, qui a précédemment servi sous les ordres de l'amiral Halsey, estime qu'il serait pertinent d'attaquer plus tôt, notamment au moment où la première vague japonaise serait en train de se poser sur ses porte-avions.

Browning annonce de manière très laconique à 6h53 que le lancement aura lieu à... 7 heures. En raison de l'absence de contact visuel permanent, les équipages devront utiliser les dernières données disponibles et partir à la recherche de l'escadre japonaise au jugé. Aucune autre information n'est fournie aux pilotes.

Une discussion assez houleuse se déroule à bord du *Hornet* entre l'*Air Group Commander*, le *Commander* Stanhope C. Ring, ses quatres commandants d'escadrille et l'officier des opérations. Ring demande à chacun de coucher par écrit la route qu'il compte choisir. Quelle n'est pas sa stupeur de constater que les cinq routes sont toutes différentes ! Compte-tenu de l'importance de la mission, la responsabilité de Ring est écrasante. Ring décide d'adopter un cap au 265, ce qui n'est pas du goût du *Lieutenant-Commander* John C.Waldron, commandant la VT-8.

À bord de l'*Enterprise*, les pilotes de la VT-6 sont très étonnés de trouver leur chef, le *Lieutenant-Commander* Eugene E. Lindsey, participer au briefing. En effet, celui-ci a capoté dans l'eau en tentant d'apponter le 28 mai et, si l'équipage a été repêché, Lindsey a passé le reste du temps à l'infirmerie. Ne disposant sans doute pas de toutes les informations, Lindsey promet à ses pilotes la présence d'une escorte de chasse rapprochée, ce qui, malheureusement, ne sera pas le cas.

À 7 heures, les premiers avions décollent.

Task Force 16

Enterprise (CV-6)

Lieutenant-Commander C.W. McClusky

– 14 torpilleurs TBD	VT-6	LCDR E.E. Lindsey
– 15 bombardiers SBD	VB-6	LCDR R.H. Best (a)
– 16 bombardiers SBD	VS-6	LCDR W.E. Gallaher (b)
– 10 chasseurs F4F	VF-6	LCDR J.S. Gray

Hornet (CV-8)

Lieutenant-Commander S.C. Ring

– 15 torpilleurs TBD	VT-8	LCDR J.C. Waldron
– 20 bombardiers SBD	VB-8	LCDR S.C. Ring
– 15 bombardiers SBD	VS-8	LCDR W.F. Rodee
– 10 chasseurs F4F	VF-8	LCDR S.G. Mitchell

Task Force 17

Yorktown (CV-3)

Lieutenant-Commander L.E. Massey

– 12 torpilleurs TBD	VT-3	LCDR L.E. Massey
– 17 bombardiers SBD	VB-3	LCDR M.F. Leslie
– 6 chasseurs F4F	VF-3	LCDR J.S. Thatch

Après avoir décollé, les appareils se placent en orbite autour de la *Task Force*. Pour les premiers en l'air, les minutes passées à brûler du carburant à tourner en rond semblent une éternité. Attendant toujours les nouvelles coordonnées des porte-avions japonais, Spruance commence à s'inquiéter. À 7h45, il estime qu'il ne peut plus attendre et donne l'ordre à McClusky par signaux optiques d'exécuter la mission. Après avoir estimé le cap et la vitesse de l'escadre japonaise, l'*Air Group Commander* de l'*Enterprise*

(a) chacun porteur d'une bombe de 1 000 livres.

(b) 12 appareils armés d'une bombe de 500 livres et de deux bombes de 100 livres et 4 appareils armés d'une seule bombe de 500 livres (les premiers appareils à être lancés ont été allégés en raison de la plus faible longueur du pont disponible pour leur envol – les porte-avions de cette époque ne sont pas équipés de catapulte).

calcule un rélèvement de 231 et une distance de 142 nautiques. Le sort en est jeté. À 7h52, il prend son cap et avec cette manœuvre, tout espoir de mener à bien une attaque coordonnée tombe à l'eau.

Pendant ce temps, les chasseurs de la VF-6 de Gray arrivent au point de rendez-vous convenu sans savoir que McClusky est déjà parti. Apercevant un groupe de quinze TBD, Gray pense qu'il s'agit de ses protégés de la VT-6 et continue à grimper pour les escorter à l'altitude convenue. Il ignore que ce sont en fait les TBD de la VT-8. Il aperçoit un autre groupe de torpilleurs (ceux de la VT-6), mais comme il ne peut escorter les deux en même temps, il décide de rester avec le premier groupe.

Sur ces entrefaites, le commandant de la *Task Force* 17, l'amiral Fletcher, fait face à un terrible dilemme. Les services de renseignements ont parlé de quatre ou cinq porte-avions japonais. Or seulement deux ont été repérés et Spruance vient de lancer tous ses avions contre eux. Dans une telle situation, frapper le premier est un avantage décisif, mais à condition que de nouvelles cibles ne se présentent pas par la suite. Fletcher décide d'attendre le dernier moment, espérant recevoir de nouveaux rapports de ses avions de reconnaissance.

La situation va cependant rapidement évoluer. Quelques minutes après le départ de la vague d'assaut de la TF 16, un « Jake » (celui du *Tone*) est repéré par les radars. Pendant une heure, les F4F de la couverture aérienne vont lui donner la chasse sans succès. Cette fois, il n'y a plus d'hésitation possible. Fletcher sait qu'il est découvert et il ne peut courir le risque d'être coiffé par les bombardiers japonais avec tous ses appareils sur le pont. Il convoque une réunion d'urgence au cours de laquelle il indique qu'il va lancer une vague d'assaut limitée à 17 SBD de la VB-3, 12 TBD de la VT-3 et 6 F4F de la VF-3. Il garde ainsi en réserve les 17 SBD de la VS-5, soit pour des missions de reconnaissance, soit pour frapper de nouvelles cibles.

L'*Air Group Commander* du *Yorktown*, le *Lieutenant-Commander* Lance Massey, propose d'utiliser une procédure accélérée d'assemblage de la vague, telle qu'elle avait été expérimentée en avril lors des raids contre Lae et Salamaua. Les premiers à décoller sont les SBD de Leslie, qui orbitent pendant douze minutes avant de prendre leur cap à 5 000 mètres d'altitude, suivis par les TBD de Massey qui filent directement à la vitesse de croisière de 180 km/h. Avec ce handicap, mais grâce à leur vitesse de croisière de 230 km/h, les SBD rattraperont facilement les lents torpilleurs. Enfin, les F4F ferment la marche à la vitesse de croisière économique de 250 km/h; le *Lieutenant-Commander* John Thach estime le rayon d'action du F4F à 175 nautiques à cette vitesse, ce qui laissera suffisamment de carburant pour le retour si les Japonais se trouvent bien à 150 nautiques de distance. Cette procédure, qui ne va pas sans comporter certains risques, puisque son succès repose sur les capacités de navigation des chefs d'escadrille, donne les meilleures chances d'exécuter une attaque coordonnée.

À 9h05, les derniers F4F s'éloignent de la *Task Force*. Spruance et Fletcher passent brutalement du rôle d'acteur à celui de spectateur.

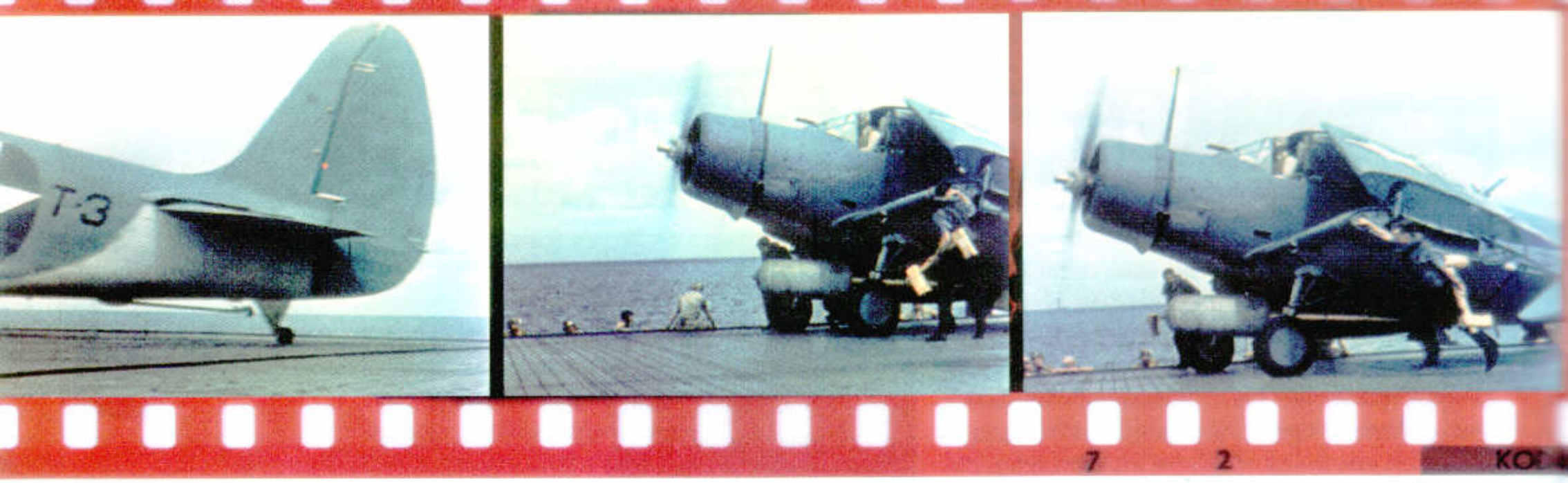
Le pont de l'*Enterprise* pendant les opérations de la mer de Corail (4 mai 1942).
Le SBD de la VS-6 au premier plan et les TBD de la VT-6 au second portent encore à cette époque les bandes rouges et blanches sur le gouvernail.
(US National Archives)

08h22 – Les tergiversations de Nagumo

« *Force ennemie accompagnée par ce qui semble être un porte-avions à l'arrière* ». L'équipage de l'hydravion du *Tone* paraît décidé à jouer avec les nerfs de Nagumo. Comme tous les avions qui ont attaqué l'escadre venaient de Midway, l'amiral n'a eu aucune raison particulière de craindre la présence des porte-avions américains dans le secteur. Ce message ébranle la belle assurance dont il a fait preuve jusqu'ici. Cette fois, il ne peut prendre aucun risque. La décision à prendre semble claire, elle n'est pourtant pas si simple.

En vue de l'envoi d'une seconde vague, les bombardiers Type 97 de l'*Akagi* et du *Kaga* ont été pour la plupart réarmés de bombes. Il n'a donc pratiquement plus aucun bombardier-torpilleur sous la main. Il consulte son chef des opérations, le capitaine de frégate Minoru Genda, l'homme qui a établi le plan de l'attaque sur Pearl Harbor. Nagumo, qui a vu de quelle manière ses propres chasseurs ont massacré les bombardiers américains venus sans escorte, souhaiterait disposer d'une protection de chasse. Or, la plupart des *Zéro* sont soit en couverture de l'escadre depuis plus d'une heure et demie, soit en train de rentrer de Midway avec la première vague. Les

Réglage des armes d'un F4F-3 de la VF-6 sur le pont de l'*Enterprise*. L'appareil est codé 6F9.
Ce modèle sera remplacé par le F4F-4 après la mer de Corail.
(US National Archives)



La séquence montre le décollage des TBD-1 de la VT-8 depuis le pont du *Hornet*. On y aperçoit le 8-T-3 (équipage *Ensign* W.R. Evans Jr et *Aviation Radioman 3c* G.A. Field) et le 8-T-5 (équipage *Lieutenant (jg)* J.D. Woodson et *Aviation Radioman 3c* O.D. Creasy Jr).
On note avec intérêt que les ailes n'étaient dépliées qu'au tout dernier moment avant le décollage.
À l'extrême droit, les mécaniciens démarrent le moteur du 8-T-7 (équipage *Ensign* J.P. Gray et *Aviation Radioman 2c* M.A. Calkins).

Ci-dessous : le porte-avions *Hornet* (CV-8).

(Collection M. Horan)

09h38 – Le massacre de la VT-6

Les TBD du *Lieutenant-Commander* Lance E. Massey (VT-6) suivent de près ceux de Waldron. Préoccupé par l'absence de l'escorte de chasse promise, Lindsey aperçoit de la fumée sur sa droite à 9h30. En s'approchant, il constate que les navires japonais ont effectué un arc de cercle de 270° et que les trois porte-avions se trouvent éparpillés au centre du dispositif. Visiblement, ils viennent de subir une attaque à la torpille. Lindsey essaie d'entrer en contact avec McClusky, mais également en vain. N'ayant plus de carburant à gaspiller, Lindsey décide d'attaquer tout de suite. Il choisit le porte-avions le plus proche, le *Kaga*. Le *Lieutenant* Art Ely reçoit l'ordre de continuer tout droit avec sa section, tandis que Lindsey et la sienne effectuent un large arc de cercle pour prendre le porte-avions en tenaille.

À 9h38, les vigies japonaises aperçoivent les TBD. À ce moment, 25 chasseurs sont en patrouille, la plupart à basse altitude dans le quart sud-est du cercle défensif. Le *Tone* tire une salve de sa tourelle principale dans la direction des avions américains pour avertir les *Zéro*. À 9h45, six nouveaux chasseurs décollent des *Akagi* et *Kaga*.

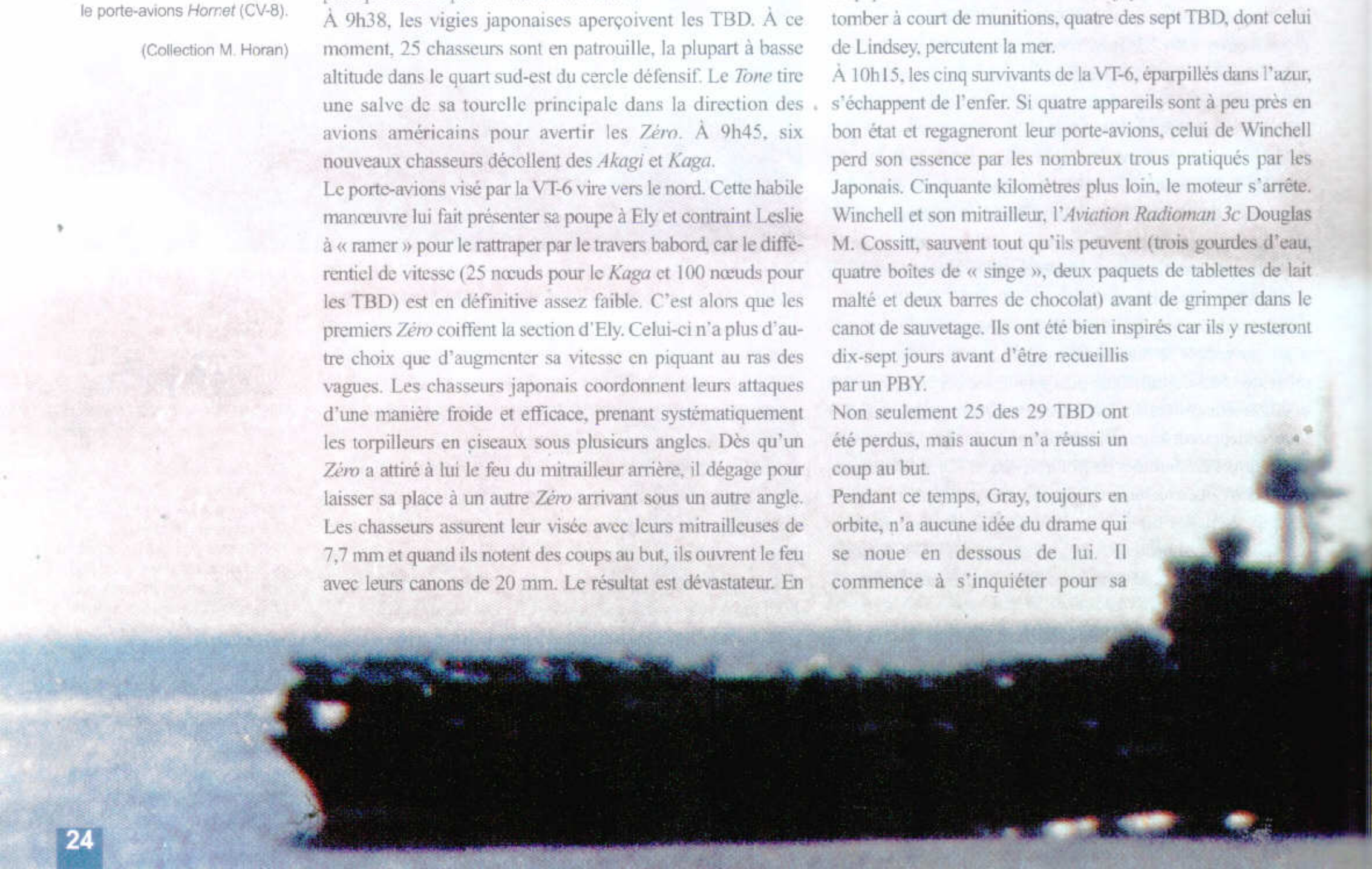
Le porte-avions visé par la VT-6 vire vers le nord. Cette habile manœuvre lui fait présenter sa poupe à Ely et contraint Leslie à « ramer » pour le rattraper par le travers babord, car le différentiel de vitesse (25 nœuds pour le *Kaga* et 100 nœuds pour les TBD) est en définitive assez faible. C'est alors que les premiers *Zéro* coiffent la section d'Ely. Celui-ci n'a plus d'autre choix que d'augmenter sa vitesse en piquant au ras des vagues. Les chasseurs japonais coordonnent leurs attaques d'une manière froide et efficace, prenant systématiquement les torpilleurs en ciseaux sous plusieurs angles. Dès qu'un *Zéro* a attiré à lui le feu du mitrailleur arrière, il dégage pour laisser sa place à un autre *Zéro* arrivant sous un autre angle. Les chasseurs assurent leur visée avec leurs mitrailleuses de 7,7 mm et quand ils notent des coups au but, ils ouvrent le feu avec leurs canons de 20 mm. Le résultat est dévastateur. En quelques minutes, cinq des sept TBD de la section d'Ely sont descendus. Les deux derniers, pilotés par les *Machinist* A.W. Winchell et *Chief Machinist* Stephen B. Smith, réussissent à lancer leur torpille.

Les choses sont à peine meilleures pour la section de Lindsey. Celle-ci a fini par rejoindre le *Kaga* et Lindsey a viré vers le nord-est pour entreprendre son attaque. Quelques *Zéro* se présentent, suivis par de nombreux autres, jusqu'à ce que les TBD soient entourés d'une nuée de chasseurs venus pour la curée. Lindsey appelle désespérément les F4F de Gray à la rescousse, mais il ne reçoit aucune réponse. L'*Aviation Radioman 1c* William C. Humphrey Jr, mitrailleur du *Lieutenant (jg)* Robert E. Laub, réussit à abattre en flammes un *Zéro* de l'*Akagi* qui a commis l'imprudence de s'approcher trop près. Même si les chasseurs japonais commencent à tomber à court de munitions, quatre des sept TBD, dont celui de Lindsey, percutent la mer.

À 10h15, les cinq survivants de la VT-6, éparpillés dans l'azur, s'échappent de l'enfer. Si quatre appareils sont à peu près en bon état et regagneront leur porte-avions, celui de Winchell perd son essence par les nombreux trous pratiqués par les Japonais. Cinquante kilomètres plus loin, le moteur s'arrête. Winchell et son mitrailleur, l'*Aviation Radioman 3c* Douglas M. Cossitt, sauvent tout qu'ils peuvent (trois gourdes d'eau, quatre boîtes de « singe », deux paquets de tablettes de lait malté et deux barres de chocolat) avant de grimper dans le canot de sauvetage. Ils ont été bien inspirés car ils y resteront dix-sept jours avant d'être recueillis par un PBY.

Non seulement 25 des 29 TBD ont été perdus, mais aucun n'a réussi un coup au but.

Pendant ce temps, Gray, toujours en orbite, n'a aucune idée du drame qui se noue en dessous de lui. Il commence à s'inquiéter pour sa



jauge à essence. Ne voyant toujours pas McClusky, sans contact radio avec qui que ce soit, Gray se décide à rentrer à 10 heures. Avant son départ, il envoie un message dans l'éther, espérant aider McClusky d'une manière ou d'une autre : « *Ici Gray. Nous rentrons au bateau à court de carburant. Nous avons survolé la flotte ennemie. Ils n'ont pas de patrouille de protection. Il y a six destroyers, deux cuirassés et deux porte-avions.* »

Pendant ce temps, Nagumo s'impatiente. Les manœuvres brutales nécessaires pour éviter les torpilles ont rompu la belle ordonnance de ses deux divisions de porte-avions. Pour lancer leurs avions, ceux-ci doivent se stabiliser face au vent et, pour l'heure, il n'est pas question de courir un tel risque. Chaque attaque américaine retarde d'autant le départ de la sienne.

Les cogitations du *Lieutenant-Commander* Ring

Le plus étonnant reste que dans les deux groupes de la vague lancée par la *Task Force* 16, les TBD partis après les SBD ont attaqué les premiers, et seuls. Mais où sont donc passés les bombardiers en piqué ?

Les équipages qui suivent le *Lieutenant-Commander* Ring n'ont pas la moindre idée de l'endroit où leur chef les conduit. Le désaccord entre Ring et Waldron prouve que quelque chose cloche, mais comme le dira plus tard l'un des pilotes : « *Ce n'était pas notre problème* ». Les F4F de la VF-8, utilisant une fréquence radio différente, n'ont d'autre choix que de suivre le mouvement, mais bientôt, une préoccupation majeure surgit : la jauge. À 9h10, parvenus à leur point de non-retour, les 10 F4F du *Lieutenant-Commander* S.G. Mitchell font demi-tour. L'erreur majeure a été de lancer les chasseurs *avant* les avions d'attaque du *Hornet*.

À 9h20, Ring commence à se poser beaucoup de questions. Son groupe est arrivé à la verticale du point d'interception qu'il avait calculé et aucun navire japonais n'est en vue. Sa couverture de chasse l'a abandonné et la situation réclame une décision rapide. C'est alors que tous les équipages entendent haut et clair la voix de Waldron qui annonce qu'il attaque. Au cours des minutes qui suivent, les aviateurs du *Hornet* écoutent les nombreux échanges radio qui montrent sans ambiguité que la VT-8 est en train de se faire massacrer. Un pesant silence s'installe brusquement.

Ring prend un véritable coup de poing dans la figure. Waldron avait raison sur toute la ligne ! L'*Air Group Commander* du *Hornet* semble groggy et incapable de prendre la moindre décision. Il maintient son cap à l'ouest qui, manifestement, l'éloigne de plus en plus de l'escadre japonaise.

Devant l'apathie de son chef, le *Lieutenant-Commander* Robert R. Johnson, qui commande la VB-8, se résout à prendre l'initiative. Après un rapide calcul à partir de la dernière position connue de l'escadre japonaise, il vire en direction du sud-est. Ses déductions sont excellentes, sa navigation impeccable, malheureusement il ignore un fait majeur : à 9h17, Nagumo a mis cap à l'est sur 30 nautiques. La VB-8 passe à l'ouest de l'escadre japonaise sans être en mesure de l'apercevoir.

Après le départ de Johnson, Ring envoie son ailier demander au commandant de la VS-8 (*Lieutenant-Commander* Walter Rodee) de le suivre. Il s'exécute, mais à 9h45 il devient évident que les réserves en carburant sont insuffisantes pour poursuivre vers l'ouest. La VS-8 fait demi-tour. Ring continue quelques minutes avant d'être à son tour forcé par sa jauge à essence à abandonner la mission.

Le pire, c'est que la VS-8 a défilé à 25 nautiques au nord de l'escadre japonaise qu'une dense masse nuaguese a dissimulée aux regards des aviateurs américains. Quelques pilotes ont bien repéré des colonnes de fumée, mais ne sachant pas exactement où ils se trouvaient, ils ont pensé qu'elles

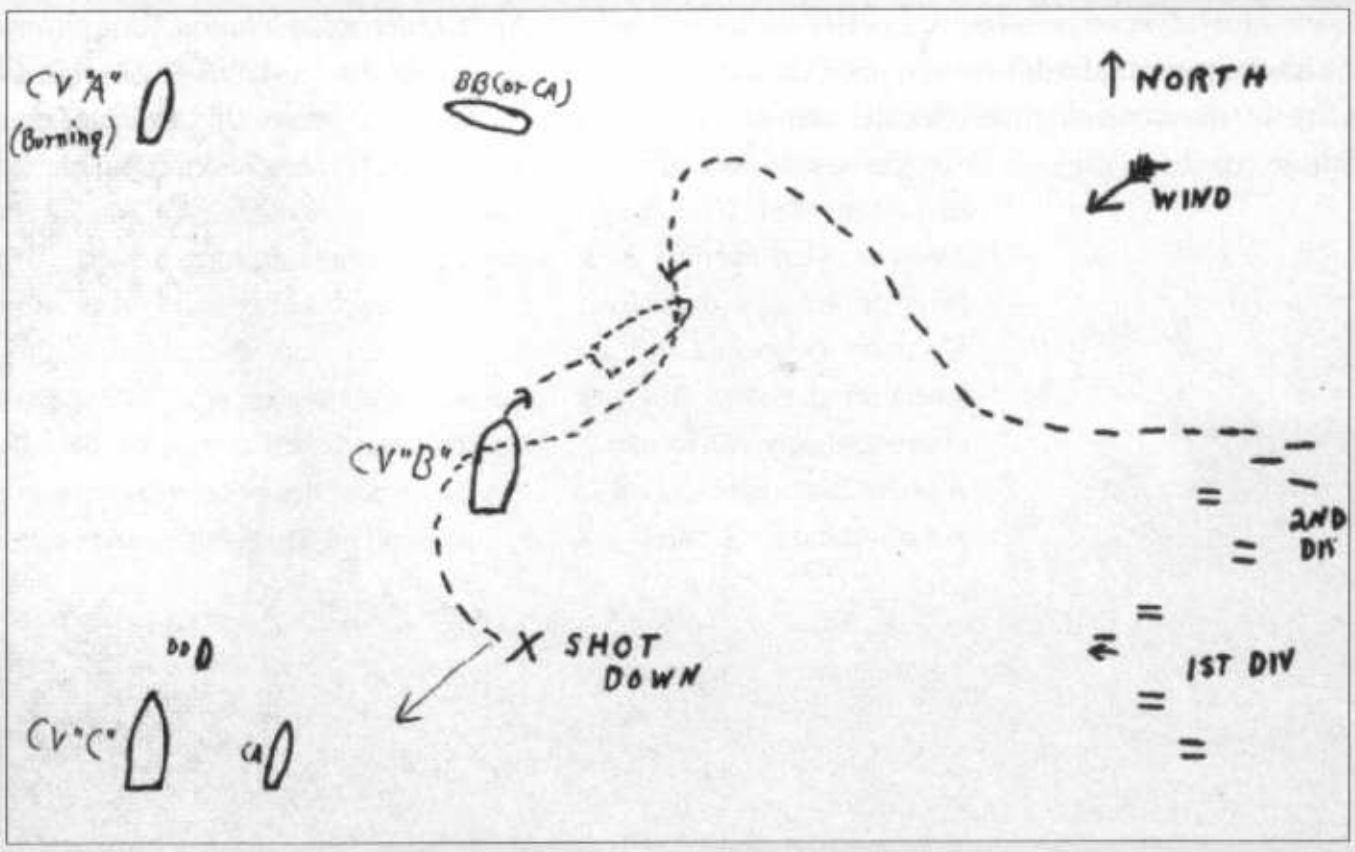
Témoin aux premières loges

*L'*Ensign *George H. Gay (USNR) pilote le dernier TBD-1 (« 14 », BuAer 1518) de la dernière section de la VT-8. Son radio-mitrailleur est l'*Aviation Radioman 3c *R.K. Huntington.*
Gay est le seul survivant des 30 hommes de son escadrille. Le Captain *R.A. Ofstie, officier de renseignements de la flotte du Pacifique, a recueilli son rapport alors que Gay se trouvait à l'hôpital naval de Pearl Harbor, trois jours après les événements.*

En approchant de la cible, la disposition de l'ennemi a été notée comme sur le diagramme joint. Le commandant d'escadrille s'est dirigé directement sur le porte-avions le plus au sud (marqué « C » sur le diagramme) jusqu'à ce qu'il observe des obus de DCA éclater à courte distance devant lui. L'escadrille a alors changé de cap vers le porte-avions central (marqué « B ») et des chasseurs japonais *Zéro* ont commencé leur attaque depuis une distance de 16 000 mètres environ. Ils ont effectué une succession de piqués, visant en priorité le leader. Le commandant d'escadrille (Lt.Cdr. Waldron) a été abattu très tôt au cours de l'engagement et d'autres ont suivi dans un laps de temps très court. En approchant de la cible, le mitrailleur de Gay lui a signalé qu'il avait été blessé.
L'approche s'est faite de l'est sur la proue du porte-avions « B ». Gay a noté que le navire était en train de virer dans sa direction et il a dû dévier sa trajectoire vers le nord pour revenir sur l'autre bord et il a lancé sa torpille à environ 800 mètres. Il a ensuite redressé par-dessus la proue du porte-avions et a viré brutalement dans son sillage. Les canons antiaériens lourds ne l'ont pas touché. Il a été abattu par un chasseur *Zéro* peu après avoir dépassé la poupe. Un obus explosif (probablement de 20 mm) a emporté le côté gauche de son palonnier, le brûlant superficiellement à la jambe gauche et il a reçu une balle (probablement de 7,7 mm) dans le bras gauche et un éclat est venu se loger dans la main gauche. Il a réussi à effectuer un assez bon amerrissage, bien que l'aile droite se soit rompue à l'impact. Ceci s'est passé à environ 11 heures locales.
L'avion s'est rapidement enfoncé après l'amerrissage, ne laissant que l'empennage hors de l'eau. Gay n'a pas pu sortir son radio avant que l'avion finisse par être englouti.
Le sac contenant le canot pneumatique flottait librement, avec le coussin noir de la soute. Le pilote a gonflé son gilet, s'est accroché au sac et s'est caché sous le coussin pour éviter d'être repéré par les Japs. Plusieurs navires ennemis sont ensuite passés très près de lui et il a fait très attention à ne pas être vu.
Gay a observé que les porte-avions « A » et « C » étaient de la classe *Kaga* et le « B » légèrement plus petit. Le « A » était en feu. Le « C », protégé par un croiseur et un destroyer, faisait apponter des chasseurs *Zéro*. Il a noté que les approches se faisaient de loin et de très haut, en ligne droite et à de longs intervalles.
Peu de temps après, peut-être 10 à 20 minutes, nos bombardiers en piqué sont arrivés et ont « plombé » les porte-avions « B » et « C ». Gay a eu l'impression qu'un certain nombre de nos pilotes n'utilisaient pas leurs freins de piqué, pour preuve leur vitesse très élevée en piqué et lors de leur manœuvre de dégagement. Les porte-avions ont immédiatement commencé à manœuvrer dans toutes les directions. Des coups au but sur les bâtiments « B » et « C » ont déclenché de violents incendies, avec une épaisse fumée montant très haut au-dessus des navires, avec des flammes au sommet entretenues par de nouvelles explosions internes. Après la fin de l'attaque, le porte-avions « C » a continué à brûler très fort, les incendies se propageant graduellement sur toute la longueur du navire, sauf sur une petite surface de la poupe.
Un peu plus tard dans l'après-midi, un croiseur a apparemment essayé d'accoster le long du porte-avions mais n'a pas semblé y parvenir. Il s'est alors tenu à l'écart et a ouvert le feu, probablement sur le porte-avions. Plus tard, avant la nuit, un destroyer a réussi à accoster, probablement pour recueillir l'équipage.
Pendant cette période, des avions volaient en rond, cherchant manifestement à apponter. Ils disparaissaient pendant un court moment puis revenaient. Aucune indication de ce qu'il leur est arrivé.
Juste avant la nuit, toujours à proximité des navires japonais, l'*Ensign* Gay a gonflé son canot. Pendant la nuit, il a observé plusieurs halos de lumière vers le nord qu'il a pensé être des projecteurs des navires de soutien à la recherche de naufragés. Peu avant l'aube, il a entendu trois énormes explosions en rapide succession (charges de démolition ?).
Le lendemain matin, l'un de nos avions en patrouille l'a survolé. Apercevant son canot, il lui a fait signe et a poursuivi sa mission. Il est revenu par la suite, a amerri et a recueilli Gay. Le pilote du patrouilleur a déclaré qu'il n'avait vu aucun navire pendant sa mission, ni de canots jaunes [*donc américains – NDA*] à l'exception de celui de Gay. Cependant, l'océan était jonché de canots noirs japonais, probablement ceux utilisés par les Japonais quand ils ont abandonné leurs navires. Il y avait aussi beaucoup de débris et de mazout flottant à la surface.

L'*Ensign* George Gay semble se remettre plutôt bien de son étonnante aventure.
On note sur ses genoux l'édition spéciale du *Honolulu Star Bulletin*, titrant : « *Les Japonais écrasés à Midway* ».
(US National Archives)

Ci-dessous :
le diagramme réalisé par George Gay corrobore la réalité des faits.
Les pointillés correspondent à la trajectoire suivie par Gay lors de son attaque contre le *Sōryū* (en effet, légèrement plus petit que les deux autres).
Selon ses déclarations, le porte-avions « A » était déjà la proie d'un incendie bien avant l'arrivée des bombardiers en piqué. Or, il est désormais assuré que l'*Akagi* a été touché par deux bombes de la VMSB-241, qui ont déclenché un incendie à l'arrière du navire.
Par déduction, le porte-avions « C » est le *Kaga*.



montaient de Midway. Le fait que toutes les informations concernant la navigation n'aient pas été fournies aux pilotes avant le départ a privé le groupe du *Hornet* d'en découdre avec l'ennemi.

10h10 – Le massacre de la VT-3

Lancés en trois groupes distincts, les appareils du *Yorktown* ne connaissent pas ces problèmes. À 9h45, les SBD et les F4F rejoignent les TBD. La VT-3 (Massey) vole à 450 mètres d'altitude, en échelon refusé à droite, immédiatement suivis à 300 mètres plus haut par deux F4F de la VF-3. Thach et les trois autres F4F évoluent en zigzags 900 mètres plus haut, tandis que les SBD de la VB-3 (Leslie) en font de même vers 5 000 mètres d'altitude.

Le *Lieutenant-Commander* Maxwell E. Leslie, commandant la VB-3 du *Yorktown*, maudit la malchance qui l'accable. Peu après le décollage, au moment de l'armement de sa bombe, celle-ci s'est décrochée de son berceau et est tombée à la mer. Il n'en poursuit pas moins sa mission en tête de son escadrille :

« *En raison d'une défaillance dans les connexions électriques, quatre appareils perdent leur bombe peu après le départ. Vers 10 heures, l'ennemi fut aperçu à environ 55 km au nord, navigant vers l'est à environ 20 nœuds. Les forces furent estimées à quatre porte-avions, deux cuirassés et de nombreux destroyers. La formation parut éparpillée; apparemment les porte-avions venaient juste de recueillir à leur bord les avions qui avaient participé à l'attaque sur Midway dans la matinée.*

« *L'escadrille a viré vers le nord. Les torpilleurs* [VT-3 de Massey] *n'ont pas encore donné le signal de l'attaque. Vers 10h20, le commandant de l'escadrille de bombardement Trois* [lui-même] *a appelé le commandant de l'escadrille de torpillage Trois* [Massey] *pour lui demander s'il était prêt à commencer l'attaque. Il a répondu par l'affirmative, puis immédiatement après, il a appelé le commandant de l'escadrille de chasse Trois* [Thach] *pour l'informer d'une manière affolée que des chasseurs attaquaient son escadrille.* »

À 10h03, l'*Aviation Radioman 3c* Lloyd F. Childers, mitrailleur arrière du *Machinist* Harry L. Corl à bord du TBD 3-T-3, aperçoit trois colonnes de fumée sur sa droite. Il les montre à Corl qui agite les ailes de son avion pour informer le *Lieutenant-Commander* Lance E. Massey. Celui-ci fait effectuer un virage au 345 et grimpe lentement jusqu'à 800 mètres afin d'entamer une approche en semi-piqué pour accumuler un peu plus de vitesse. La VT-3 se trouve à 25 km du plus proche porte-avions quand, à 10h10, le croiseur *Chikima* envoie une salve en direction des torpilleurs pour avertir les *Zéro* de l'arrivée de nouveaux intrus.

Le massacre de la VT-6 n'est pas encore tout à fait consommé et sur les 37 *Zéro* de la couverture aérienne, 10 (7 de l'*Akagi* et 3 du *Kaga*) participent à la curée, 14 (2 de l'*Akagi* et 12 du *Kaga*) survolent les porte-avions et les 13 autres (3 du *Kaga*, 7 du *Hiryû* et 3 sur *Sôryû*) sont en patrouille dans le secteur sud-est. Quelques minutes plus tard, les *Hiryû* et *Sôryû* font décoller trois *Zéro* supplémentaires chacun. Ce sont donc en tout 43 chasseurs japonais qui attendent de pied ferme tout nouvel assaillant.

La réaction à la bordée du *Chikuma* est instantanée. Tels des requins ayant reniflé l'odeur du sang, les *Zéro* convergent vers les nouveaux venus de tous les horizons. Thach tente de s'interposer avec ses F4F. On verra dans le chapitre suivant de quelle manière et pour quel résultat.

Débordés par le nombre de leurs adversaires, les F4F ne peuvent empêcher la masse des *Zéro* de se ruer sur les TBD du *Lieutenant-Commander* Lance E. Massey. Celui-ci est un pilote confirmé, qui a déjà à son actif le torpillage d'un navire japonais, le 1er février 1942 au large de Kwajalein. Son escadrille est encore à 20 km de son objectif quand les premiers *Zéro* l'assaillent. L'un d'entre eux effectue même une passe frontale sur l'avion de Massey avant de plonger en plein cœur de la formation. Les TBD conservent leur altitude, mais s'écartent les uns des autres afin de se donner un peu plus de liberté de manœuvre. À une quinzaine de kilomètres du premier porte-avions, Massey plonge légèrement pour accélérer, suivi par le reste de sa formation.

L'un des *Zéro* se plante derrière le dernier TBD de la formation et l'arrose de plomb. Les réservoirs de l'appareil de l'*Ensign* Wesley F. Osmus explosent et les flammes gagnent l'habitacle, obligeant Osmus à évacuer en parachute. Après avoir passé trois heures dans l'eau, il est recueilli à bord de l'*Arashi*. Dans la soirée, le commandant du destroyer ordonnera son exécution; il sera décapité à la hache d'incendie et son corps jeté à l'eau.

Miraculeusement, mais aussi grâce à l'action des F4F de la VF-3, le TBD d'Osmus est la seule perte de la VT-3 lors de la descente. Malheureusement, à 50 mètres d'altitude, les torpilleurs doivent redresser et leur vitesse retombe à 200 km/h. Tout de suite, deux *Zéro* les attaquent en se concentrant sur la section de tête.

Après que le *Hiryû* et le *Sôryû* ont lancé trois nouveaux

En haut :
décollage du 8-T-15 depuis le pont du *Hornet* (équipage *Ensign* G.W. Teats et *Aviation Radioman 2c* H. Martin).

Ci-dessus :
le *Lieutenant-Comander* John C. Waldron (à droite), commandant l'infortunée VT-8, et son radio-mitrailleur, l'*Aviation Chief Radioman* H.F. Dobbs, devant leur TBD-1, 8-T-16.

(Collection M. Horan)

Le *Lieutenant-Commander* Lance E. Massey, commandant l'escadrille VT-3, arborait avec fièreté la marque du navire japonais qu'il avait torpillé au large de Kwajalein le 1er février 1942.
(US National Archives)

chasseurs chacun, ce dernier, qui se trouve être le plus proche des torpilleurs américains, manœuvre vers le nord-ouest pour présenter sa poupe à la VT-3. De son côté, le *Hiryû* met le cap au nord-est. Comprenant qu'il n'a aucune chance de se mettre en position de lancement s'il continue en direction du *Sôryû*, Massey fait virer son escadrille vers le nord-est pour s'en prendre au *Hiryû*. C'est alors que surgissent six à huit *Zéro*.

Volant en contre-bord de sa cible, le TBD de Massey est touché par les chasseurs japonais. Ses réservoirs prennent feu. Son ailier, le *Captain* W.G. Esders, voit son chef se lever de son siège au milieu des flammes et de la fumée quelques instants avant que son appareil percute l'eau.

L'*Aviation Radioman 3c* Lloyd F. Childers, mitrailleur du 3-T-3, piloté par le *Machinist* Harry L. Corl, raconte son expérience :

« *Tout à coup, Corl a hurlé :* 'Là-haut devant !' *J'ai pensé :* 'Que diable peut-il y avoir là-haut devant ?' *Alors, en me tournant sur ma gauche, j'ai aperçu un* Zéro *qui fonçait à notre rencontre. J'ai pointé ma mitrailleuse et quand le* Zéro *est passé à côté de nous en virage sur l'aile, j'ai pressé la détente. Mais dans le vide, je n'avais pas ôté la sécurité. J'étais furieux parce que j'étais sûr de le farcir de quelques plombs à bout portant. C'était le début de la mêlée avec une trentaine de* Zéro *attaquant comme des cinglés de la manière la plus indisciplinée et la plus débridée qu'on puisse imaginer.* [...] *J'ai observé les F4F en train d'en découdre avec les* Zéro *au-dessus de nous. À un moment, où je n'étais pas en train de tirer sur un* Zéro, *j'en ai vu un descendre presque à la verticale, sans fumer, et percuter l'eau à une centaine de mètres de nous. Alors, j'ai compris que les F4F ne perdaient pas à tous les coups, même quand ils étaient surpassés par le nombre.* [...]

« *Bien que cela nécessitait quelques contorsions de ma part, j'ai essayé de voir ce qu'il y avait devant. Un coup d'œil me fit apercevoir trois porte-avions, des croiseurs et des destroyers filant à pleine vitesse et virant. Ce fut une vision d'épouvante qui m'a durement secoué.* [...] *Corl a crié de sa voix aiguë :* 'Regarde le *Skipper* !' *J'ai regardé à gauche juste à temps pour voir l'avion du* Skipper [Massey] *en feu toucher l'eau, vraisemblablement atteint pas un obus de DCA. En nous approchant un peu plus des Japs, mon regard s'est posé sur le pont d'un croiseur au-dessus duquel nous passions à une trentaine de mètres. Là aussi, j'ai eu très peur.* »

Esders conduit la formation à l'attaque – ou ce qu'il en reste, cinq TBD encore armés de leur torpille. Il est 10h35 quand chacun lance son cylindre de mort entre 600 et 800 mètres de la cible. Quand Esders redresse, de l'autre côté du porte-avions, il se retrouve seul. Tous ses équipiers ont été abattus, à l'exception de l'équipage Corl/Childers :

« *Je n'ai pas fait attention ou je n'ai pas senti partir la torpille, sans doute parce que Corl virait et essayait de se dérober. Quelques jours plus tard, je lui ai demandé à quel moment il l'avait lancée. Il m'a répondu que quand il s'est rendu compte que nous devions être le seul TBD encore en vol et que nous n'avions pas une chance de lancer la torpille à distance normale, il l'avait lancée bien avant. Probablement au même moment, sans savoir ce qu'il essayait de faire, alors que la* flak *devenait vraiment méchante, j'ai crié dans l'intercom* 'Foutons le camp d'ici !' *Il est fort possible que mon cri ait influé sur sa décision.*

« *Quand nous avons montré nos fesses aux Japs, la bataille est entrée dans une phase entièrement différente. Les* Zéro *nous attendaient, travaillant deux par deux avec discipline et précision. Il semblait qu'ils cherchaient à toujours maintenir un avion en position de tir, d'un côté puis de l'autre. Au cours d'une longue passe, deux balles de 7,7 m'ont touché à la cuisse gauche. Ça ne m'a pas fait très mal, mais j'ai eu très peur et les balles étaient chaudes.* [...] *Une autre balle de 7,7 m'a atteint au-dessus de la cheville droite. La douleur a été si vive que j'aurais sauté de mon siège si je n'avais pas été sanglé dessus. Quelques minutes plus tard, ma mitrailleuse s'est enrayée. J'avais bien quelques outils sous la main, mais je n'arrivais pas à la débloquer avec deux* Zéro *en train d'alterner leurs passes. Quand ils sont revenus, j'ai dégainé mon calibre 11,43; j'ai tiré quatre balles sur le premier quand il s'est approché et trois sur le second. Ce furent les dernières attaques sur notre T-3 qui avait été sérieusement amoché et dont le moteur fonctionna par à-coups pendant les deux heures et demie de vol au retour.* [...] *Nous avons amerri le long du premier destroyer du groupe de l'*Enterprise, *après avoir survolé le* Yorktown *endommagé.* »

Un mois plus tôt, Esders avait suivi une conférence organisée par Jimmy Thach sur la meilleure manière de survivre à une attaque de chasseurs ennemis. Mettant ses conseils à profit, il descend à moins de 6 mètres de la surface des vagues et réduit sa vitesse à 150 km/h. À chaque fois qu'un *Zéro* effectue une passe, il vire à l'intérieur, perturbant la visée du pilote. Beaucoup plus rapide, le chasseur doit alors poursuivre sur sa lancée s'il ne veut pas décrocher. Quatre *Zéro* poursuivent Esders sur plus de 20 km, mais ils ne le touchent pas une seule fois ! Écœurés, trois abandonnent alors la poursuite. Le quatrième vient se placer à la hauteur d'Esders et lui fait un petit signe de la main droite avant de dégager en chandelle; le salut à un ennemi valeureux. Esders sera également contraint d'amerrir au retour.

Il est 10h40 lorsque le dernier TBD s'échappe de l'enfer. En une heure, sur les 41 torpilleurs qui sont venus buter sur les défenses japonais, pas moins de 34 ont été descendus en flammes à proximité de l'escadre de Nagumo. Tout cela pour rien !

Sacrifice inutile ? Pas tant que cela...

Chapitre six

Wildcat contre Zéro

Comme on l'a vu dans le chapitre précédent, le *Lieutenant-Commander* John S. Thach, commandant la VF-3, a organisé la protection de la vague d'assaut du *Yorktown* de la manière suivante :

– 2 avions en arrière et à 300 mètres au-dessus des TBD (*Machinist* T.F. Cheek et *Ensign* D.C. Sheedy)

– 6 avions entre ceux-ci et les SBD, vers 2 000 mètres (Thach, *Ensign* R.A.M. Dibb, *Lieutenant (jg)* B.R. Macomber et *Ensign* E.R. Bassett).

Dès que le *Chikuma* indique aux *Zéro* d'où arrivent les nouveaux assaillants, les chasseurs japonais se ruent en priorité sur la section de Thach avec deux énormes avantages : la supériorité numérique et la supériorité d'altitude. La première réaction de Thach est de piquer pour augmenter sa vitesse et se rapprocher des TBD. Dès le début de la manœuvre, un *Zéro* se glisse sous le ventre du F4F qui ferme la marche (Bassett) et l'envoie en flammes percuter la mer.

Thach descend jusqu'à 900 mètres où il se rend compte qu'ils vont tous y passer s'il n'organise pas la défense. Une quinzaine de *Zéro* se tient au-dessus des F4F. Ceux-ci évoluent en file indienne, avec Thach devant. Toutes les 15 à 20 secondes, un Japonais plonge pleins gaz et ouvre le feu pour tenter de disloquer le dispositif. Thach sait que la seule chance de s'en sortir est de maintenir la formation et de contrer les attaques. Dès qu'un *Zéro* pique, il vire dans le sens de l'attaque, obligeant le pilote japonais à une visée difficile avec correction maximale. Aussi efficace cette tactique est-elle sur le plan défensif, elle n'offre aucune possibilité de rendre les coups. Thach décide alors de virer dans le sens opposé à l'attaque, puis d'effectuer un rapide 180 afin de pouvoir tirer une courte rafale sur le *Zéro* lorsque celui-ci repart en chandelle. Au cours de l'une de ces manœuvres, le pilote japonais commet l'erreur de laisser chuter les tours en redressant, s'offrant comme cible à bout portant; le Mitsubishi décroche brutalement et bascule vers la mer.

Thach donne l'ordre à Dibb de se dégager sur la droite de la formation afin de mettre en œuvre sa fameuse tactique de protection mutuelle à deux. Les Américains parviennent, dans une certaine mesure, à redresser la situation en leur faveur. Thach réussit à abattre deux *Zéro* et son ailier un troisième, rendant les autres plus prudents. Toutefois, en obligeant les chasseurs américains à lutter pour leur survie, les Japonais les ont empêchés de mener à bien leur mission : protéger les torpilleurs de la VT-3, dont on sait ce qu'il est advenu.

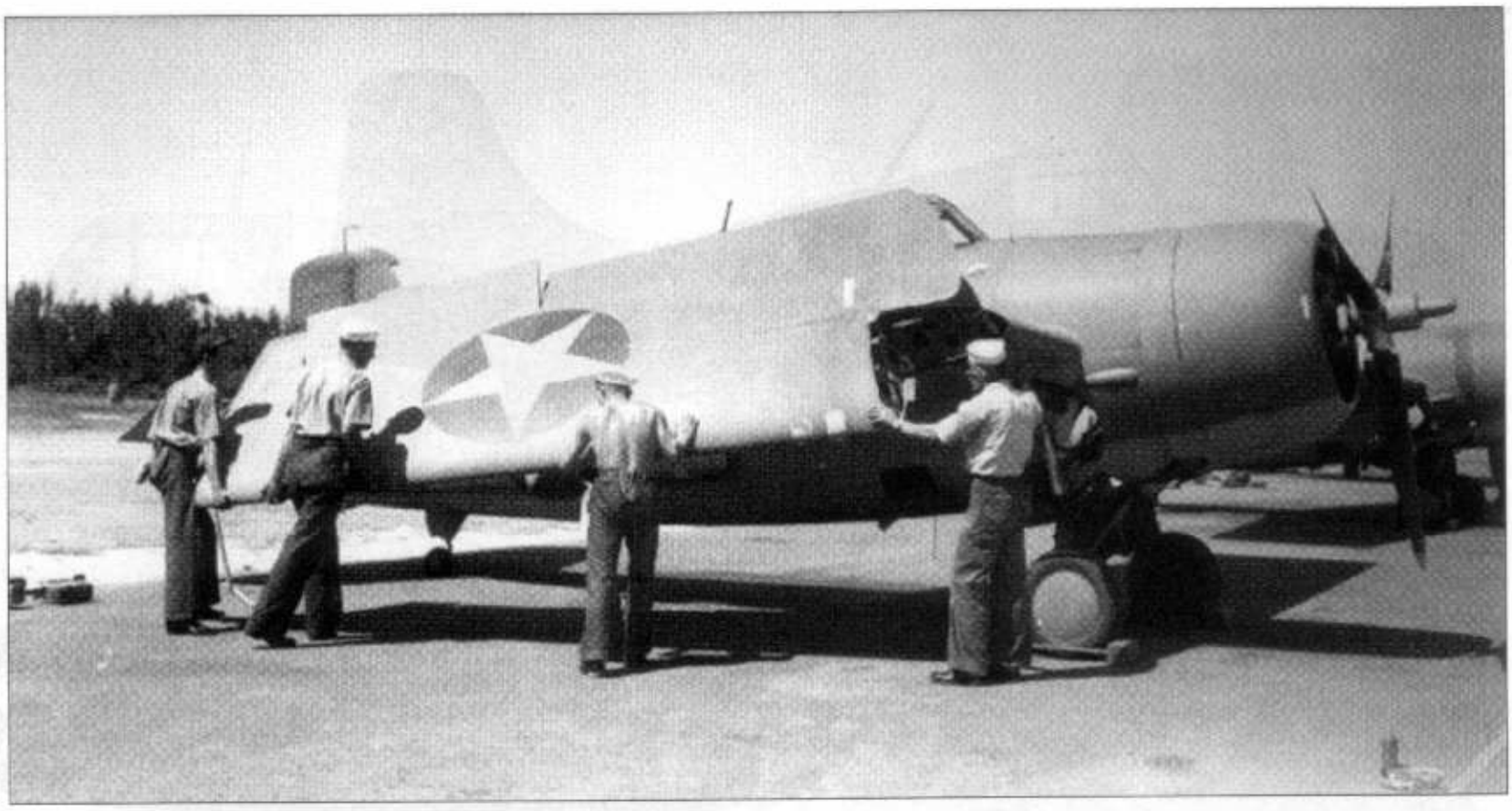
Pour escorter les TBD, il ne reste que les deux F4F de la première section. Cheek aperçoit deux *Zéro* menacer les torpilleurs par leur droite. L'un d'eux lui coupe brutalement la route. Il le suit, mais au moment où il se place en position de tir, les mitrailleurs arrière des TBD font mouche avant lui et incendient l'avion japonais qui descend en auto-rotation jusque dans l'eau. Au moment où il redresse, Cheek aperçoit un *Zéro* sur ses arrières. Cependant, son ailier (Sheedy) qui n'a pas quitté son leader d'une semelle parvient à le mettre en fuite.

À peine remis de ses émotions, Cheek se rend compte que les TBD ont traversé la couche nuageuse pour commencer leur attaque. Leur formation est presque intacte, à l'exception du dernier appareil qui est en train de tomber en flammes, abandonnant derrière lui un parachute déployé (*Ensign* Wesley F. Osmus). Espérant rattraper la VT-3, Cheek plonge à travers les nuages, suivi comme son ombre par Sheedy. Toutefois, ce dernier est surpris par un chasseur japonais qui le blesse à l'épaule et la cheville droites et détruit la quasi totalité de son tableau de bord. Profitant de la proximité des nuages, Sheedy sème son poursuivant.

Quand il émerge des nuages, Cheek se retrouve littéralement cerné par les Japonais. Il met de nombreux coups au but sur l'un d'eux au cours d'une passe frontale, bascule sur sa gauche, endommage un second par plein travers et plonge à l'abri des nuages. Continuant à manœuvrer dans les nuages pour tromper d'éventuels poursuivants, il émerge à la base pour se retrouver tout seul au beau milieu de l'escadre japonaise. Pensant qu'il est temps de songer à rentrer à la maison, Cheek rase les flots tout en zigzaguant pour leurrer les servants de DCA et met le cap sur le *Yorktown*.

Sheedy sort des nuages avec quatre *Zéro* fermement accrochés à ses basques. Blessé, avec un appareil en

Jimmy Thach, l'une des plus grandes figures de la chasse embarquée américaine, à bord de son F4F-3, après sa troisième victoire, remportée en février 1942.
(US National Archives)



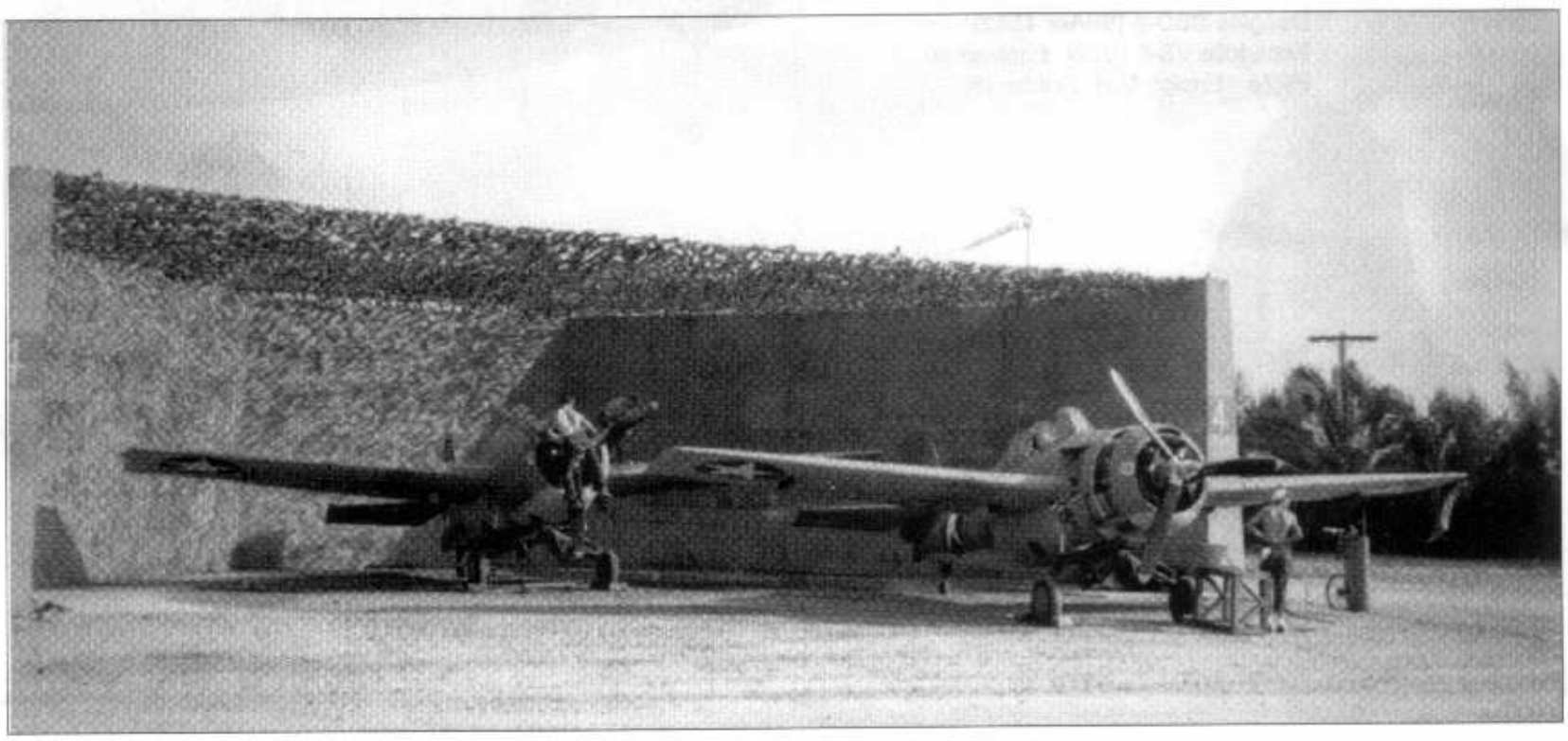
Peu avant la bataille, les mécaniciens vérifient le F4F-4 (BuAer 5171) que pilotera Jimmy Thach au cours des combats aériens dans l'après-midi du 4 juin. Cette version du Wildcat se différenciait, notamment, par ses ailes repliables. (US National Archives)

piteux état, il ne peut pas imaginer d'autre scénario que la fuite. Il pique pour augmenter sa vitesse et, au ras de l'eau, il se retrouve nez à nez avec un chasseur japonais. Les deux appareils ouvrent le feu et dégagent au dernier instant. Cependant, le Japonais accroche la surface de l'eau avec l'extrémité de son aile et part en soleil. En se retournant pour voir le *Zéro* se désintégrer au contact de la mer, Sheedy se rend compte avec soulagement que les autres ont abandonné la poursuite. Il ne lui reste plus qu'à prier que son avion tienne le coup jusqu'au *Yorktown*.

Avec seulement six avions, à un contre trois, la VF-3 s'est admirablement battu, revendiquant 6 victoires confirmées (3 pour Thach et 1 pour Dibb, Cheek et Sheedy) et un *Zéro* endommagé (Cheek), pour la perte d'un seul des leurs (*Ensign* E.R. Bassett). Toutefois, les conditions dans lesquelle ce combat s'est déroulé rendent Thach si amer qu'il ne parvient pas à cacher sa colère dans la rubrique « remarques » de son compte rendu de mission (les mots en gras sont soulignés dans le document original) :

« Six avions F4F-4 ne peuvent empêcher 20 ou 30 chasseurs japonais d'abattre nos lents avions-torpilleurs. Il est d'ailleurs surprenant que certains en soient revenus vivants. La quelconque réussite de nos pilotes de chasse contre le chasseur japonais Zéro *ne peut en* ***aucun cas*** *être imputée aux performances des avions que nous pilotons, mais sont le résultat de la piètre précision de tir des Japonais, des erreurs stupides faites par quelques-uns de leurs pilotes et de la précision de tir supérieure et du travail d'équipe de nos pilotes. La seule façon d'encadrer un chasseur* Zéro *dans le collimateur est de l'amener à redresser devant un F4F ou de l'abattre alors qu'il est occupé à tirer sur l'un de nos avions. Le F4F est pitoyablement inférieur en* ***chandelle***, ***maniabilité*** *et* ***vitesse***. *Le soussigné a piloté un F4F sans blindage ni réservoirs auto-obturants. La dépose de ces protections essentielles n'améliore pas les performances du F4F de manière suffisante pour combler l'écart avec les performances du chasseur* Zéro. *Non seulement cette sérieuse déficience empêche nos pilotes d'accomplir pleinement leur mission, mais elle a également un effet certain et inquiétant sur le moral de la plupart de nos pilotes de chasse embarqués. Si nous voulons maintenir nos porte-avions en état, nous devons à tout prix nous procurer un avion de chasse supérieur au* Zéro *japonais, tout au moins en ce qui concerne la vitesse ascensionnelle et en palier, sinon en maniabilité. »*

Il faut assurément être une personnalité respectée par sa hiérarchie pour s'autoriser de tels commentaires dans un rapport officiel.



Deux F4F-4 de la VF-3 à Kaneohe le 29 mai 1942, quelques jours avant leur embarquement à bord du *Yorktown*, qui subit alors des réparations sommaires dans la rade de Pearl Harbor. À gauche, le BuAer 5167 (3-F-5) et à droite, le 5149 (3-F-10). C'est à bord de ce dernier appareil que le *Lieutenant (jg)* A.J. Brassfield abat quatre « Val » en fin de matinée. (US National Archives)

Thach et sa navette

Conçue par le *Lieutenant* John S. Thach la manœuvre dite de la « navette » constitue à la mi-42 la tactique la plus élaborée pour engager le combat avec des *Zéro*, sinon avec succès – car il ne s'agit que d'une manœuvre défensive, tout au moins avec une meilleure chance de survie

S'inspirant des tactiques de la RAF mises en œuvre fin 1940 et influencé par l'expérience opérationnelle des *Flying Tigers*, Thach délaisse la traditionnelle formation de trois avions – dont les Allemands ont largement démontré les points faibles – et créé deux sections de deux avions qui volent continuellement en zigzags, en se croisant une fois par-dessus, une fois par-dessous. Les deux sections s'offrent ainsi une protection mutuelle. Lorsqu'un chasseur japonais attaque, l'avion qui se trouve en tête tourne à l'intérieur du rayon de virage de l'assaillant pour perturber sa visée en l'obligeant à effectuer une correction au but maximale. Pendant ce temps, le leader de la seconde section peut se placer sur les arrières de l'ennemi.

Cette tactique, imaginée fin 1941 en fonction des informations connues des performances du *Zéro*, reçoit le surnom de « Thach Weave » – la navette de Thach. Il faut attendre la première confrontation entre les F4F Wildcat et les *Zéro* lors de la bataille de la mer de Corail pour qu'elle soit testée grandeur nature. Son succès la fait adopter par toutes les unités embarquées de l'US Navy peu après. Sans donner un net avantage au Wildcat, qui manque singulièrement de puissance et de maniabilité par rapport à son adversaire, elle permet de compenser une partie de son handicap.

John Smith Thach est né le 19 avril 1905 dans l'Arkansas. Sorti de l'académie navale en 1927, il devient aviateur à part entière deux ans plus tard. Il est affecté à l'escadrille VF-1 jusqu'en juillet 1932, époque à laquelle il rejoint la BAN de Hampton Roads comme pilote d'essai. En juin 1934, il passe à la VP-9, puis le 15 janvier 1935, il rallie Norfolk au Panama en pilotant le XP2H-1, le plus gros aéroplane jamais construit aux États-Unis jusqu'alors.

Après un passage dans deux escadrilles de surveillance maritime, en juin 1939, il est affecté comme officier de tir aérien à l'escadrille de chasse VF-3, dont il prend le commandant peu avant Pearl-Harbor. Il est promu *Lieutenant-Commander* en janvier 1942.

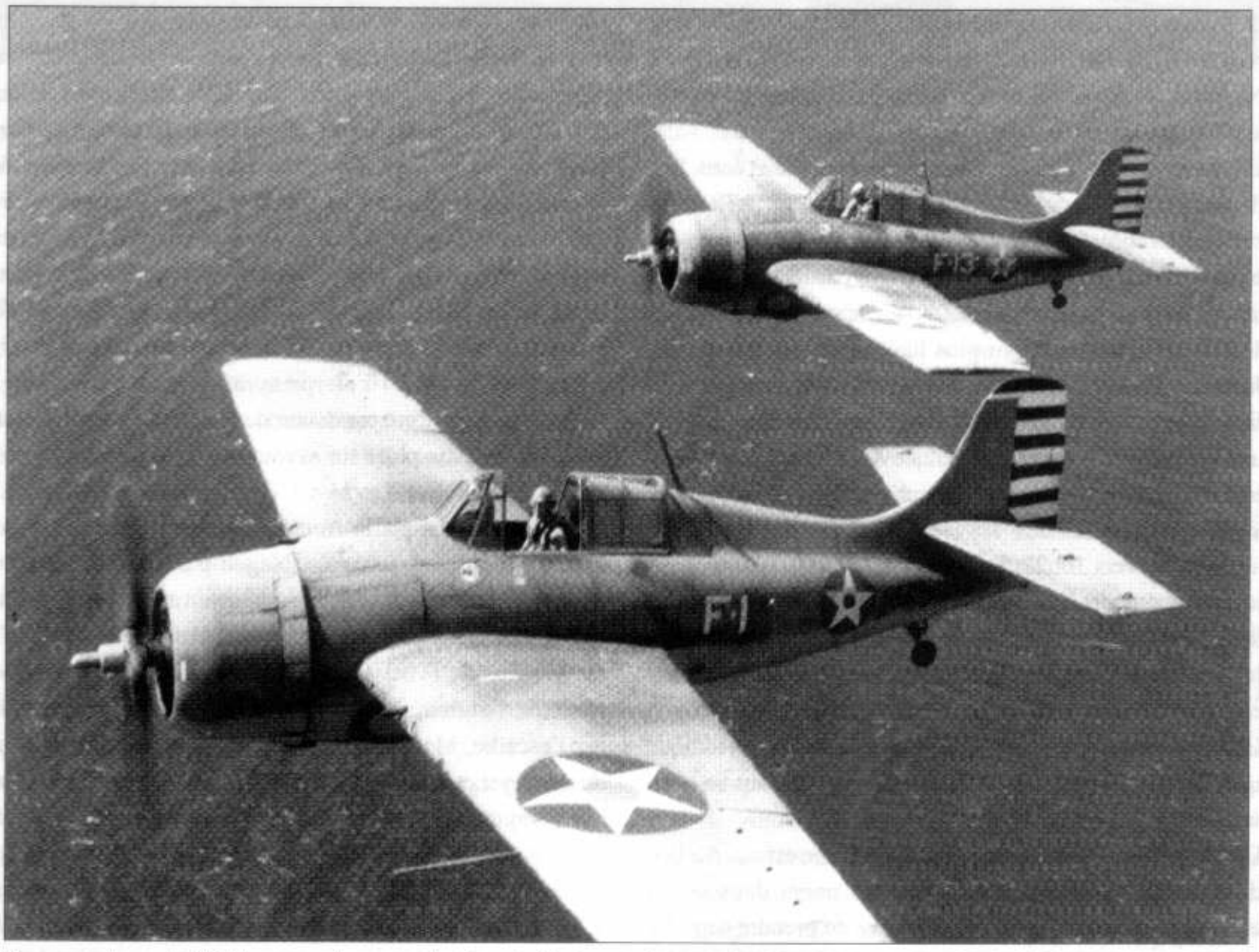
Hautement décoré pour ses états de service dans le Pacifique, il est affecté en l'état-major en août 1942. Il retourne sur les porte-avions en 1944 comme officier d'opérations des amiraux Mitscher et McCain.

Promu *Captain*, il est invité à bord du *Missouri* par l'amiral Halsey lors de la cérémonie officielle de reddition du Japon.

Passé aux écoles aéronavales, il prend le commandant du *Sicily* pendant la guerre de Corée, puis celui du *Franklin D. Roosevelt* jusqu'en avril 1954. Contre-amiral en novembre 1955, puis vice-amiral en janvier 1960, il est promu amiral en mars 1965. Il occupe plusieurs postes de commandement en état-major avant de prendre sa retraite en mai 1967.

Avec un total de six victoires, Thach est, à 37 ans, l'as le plus âgé de toutes les forces aériennes US de la guerre.

John S. Thach s'éteint le 15 avril 1981.



Deux grands as de l'US Navy en vol : au premier plan, le *Lieutenant-Commander* J.S. Thach, commandant la VF-3, et au second plan, son ailier, le *Lieutenant-Commander* E.H. « Butch » O'Hare, qui lui succèdera à la tête de l'escadrille. O'Hare sera porté disparu dans des conditions mystérieuses lors d'un engagement nocturne à Tarawa le 26 novembre 1943; il était alors titulaire de sept victoires confirmées, dont cinq remportées le 20 février 1942. (US National Archives)

Le palmarès de J.S. Thach

20.02.42	1/2 quadrimoteur	350 milles E Rabaul
	1 bombardier embarqué	idem
	1/2 bombardier embarqué	idem
04.06.42	3 chasseurs embarqués	Midway
	1 torpilleur embarqué	idem
	1 torpilleur (probable)	idem

Chapitre sept

Deux minutes fatales

Quand les derniers torpilleurs américains s'éloignent, Nagumo pense que le plus dur est fait. Les Américains se sont acharnés pendant trois heures sur son escadre et ses précieux porte-avions sont toujours intacts. Pourtant, leur belle ordonnance du début a été sérieusement perturbée par les manœuvres d'évitement des torpilles. Les quatre porte-avions naviguent sur une ligne brisée s'étirant approximativement du sud-ouest au nord-ouest. En remontant cette ligne, on trouve dans l'ordre le *Kaga*, l'*Akagi*, le *Sôryû* et le *Hiryû*. L'escadre est désormais si étalée que le *Hiryû* est à peine visible de l'*Akagi*.

Après avoir récupéré les avions revenus de Midway à 9h38, les Japonais travaillent avec frénésie pour armer leur groupe d'attaque. Toutefois, comme il faut laisser apponter, ravitailler et faire à nouveau décoller les *Zéro* en couverture de la flotte, l'heure du lancement de la vague d'assaut doit être repoussée. À 10h20, sous le parapluie aérien de 44 *Zéro*, Nagumo se prépare à lancer ses avions contre les porte-avions américains.

C'est tout au moins ce que l'on a toujours pensé et écrit. Les derniers appareils de Tomonaga ont apponté à 9h38 et un certain nombre de chasseurs du parapluie aérien se sont ensuite posés pour être ravitaillés et repartir. Les archives japonaises indiquent que trois *Zéro* ont apponté sur l'*Akagi* à 10h10. Comme on l'a vu plus haut (chapitre quatre), les Japonais doivent monter tous les avions sur le pont avant de faire chauffer les moteurs et procéder aux derniers réglages, une opération qui demande quelque 45 minutes. Il est donc impossible que les Japonais aient été prêts à lancer leur vague d'assaut lors de l'arrivée des bombardiers en piqué américains, vers 10h22. En tout état de cause, elle n'aurait jamais pu prendre l'air avant 11 heures, au mieux – l'heure à laquelle, comme le verra, le dernier porte-avions survivant, le *Hiryû*, fera décoller ses avions. Par ailleurs, l'histoire officielle des forces armées japonaises pendant la Seconde Guerre mondiale (*Bôeicho Bôeikenshûjô Senshibu*) indique qu'entre 10h20 et 10h25, tous les avions d'assaut se trouvaient encore dans les hangars.

Or, les Japonais vont commettre une énorme erreur. Au lieu de prélever la vague d'attaque sur seulement deux porte-avions, pour permettre aux deux autres de prendre soin des chasseurs du parapluie aérien, ils vont la prélever sur les quatre porte-avions. On en reparlera.

En attendant, les pilotes de chasse japonais exultent. En trois heures, ils ont abattu 158 avions américains (soit quatre fois les effectifs engagés !), tous entre le niveau de la mer et 900 mètres d'altitude. Ce détail a son importance, car si l'heure n'est pas au doute, une trop grande assurance entraîne souvent de graves négligences.

10h02 – Les déductions de McClusky

Recherche escadre japonaise désespérément. Le *Lieutenant-Commander* Clarence W. McClusky, à la tête des escadrilles VB-6 et VS-6 de l'*Enterprise* (31 SBD en tout), a calculé qu'il doit tomber sur l'escadre japonaise à 9h20. Mais à l'heure dite, elle n'est pas au rendez-vous et McClusky commence à se poser des questions :

« *Parvenu au point estimé de contact, la mer était vide. Pas un bâtiment jap en vue. Un coup d'œil rapide à ma carte m'a convaincu que je n'avais pas dévié. Qu'est-ce qui se passait ? Avec cette visibilité, il était certain que nous n'étions pas passés sans les voir. En tablant sur leur vitesse maximale de 25 nœuds, j'étais certain qu'ils ne pouvaient pas être dans mon demi-cercle gauche, c'est-à-dire entre ma position et l'île de Midway. Alors, ils devaient se trouver dans le demi-cercle droit après avoir changé de cap vers l'est ou l'ouest ou, plus probablement, fait demi-tour. Pour tabler sur un possible virage vers l'ouest, j'ai décidé de voler vers l'ouest pendant 35 miles* [56 km], *puis de virer vers le nord-ouest exactement à l'inverse de la manœuvre japonaise. Après avoir pris cette décision, mon souci suivant était de savoir jusqu'où nous pourrions aller. Nous avions grimpé, lourdement chargés, à une haute altitude. Je savais que les avions qui me suivaient utilisaient probablement plus d'essence que moi. Alors, après un autre calcul rapide, j'ai décidé de maintenir le cap au 315 jusqu'à 10h00, puis de virer vers le nord-est avant de prendre la décision finale de mettre un terme à la poursuite et de rentrer à l'*Enterprise. »

Au moment où il finit par douter de ses propres conclusions, à 09h55, le destin place sur sa route un superbe poteau indicateur : le destroyer *Arashi*.

À 08h25, le sous-marin *Nautilus* a tenté de torpiller sans succès un cuirassé japonais. Nagumo a détaché l'*Arashi* pour s'occuper du submersible américain au moment où lui-même met le cap au nord. Lorsqu'il est survolé par les SBD de McClusky, l'*Arashi*, qui a perdu le contact avec le *Nautilus*, fait route à pleine vitesse vers le nord pour rattraper l'escadre. McClusky n'a aucun doute : le commandant du destroyer et lui-même ont bien la même intention, rejoindre Nagumo. Pas pour les mêmes raisons, bien évidemment !

Il est 10h02 quand McClusky envoie le message suivant : « *Ici McClusky, ai repéré l'ennemi.* »

10h22 – McClusky attaque

Les 15 SBD (8 SDB-3 et 7 SBD-2) de la VB-6 (*Lieutenant-Commander* R.H. Best) et les 16 SBD-2 de la VS-6 (*Lieutenant-Commander* W.E. Gallaher), sous les ordres du *Lieutenant-Commander* Clarence W. McClusky, arrivent par le sud à 6 000 mètres d'altitude. Ils aperçoivent les porte-avions à une distance de 64 km. Trois font route dans leur direction, tandis que le quatrième, à la hauteur du troisième, est en train de virer vers le nord-est. McClusky donne l'ordre d'attaque. Il explique lui-même la suite :

« *... il m'a semblé plus intéressant de concentrer mes*

Retour difficile pour le SBD-3 (BuAer 4542) de la VB-6, endommagé par des *Zéro* lors de l'attaque contre le *Kaga*. L'*Ensign* G.H. Goldsmith est allé se poser sur le *Yorktown*. Son radio-mitrailleur, l'*Aviation Radioman 3c* J.W. Patterson, a été blessé dans le combat. (US National Archives)

deux escadrilles sur deux porte-avions. Une plus grande répartition de nos charges offensives aurait pu étendre les dégâts, mais j'ai pensé qu'elle n'aurait pas réussi à couler ou mettre hors d'état de combattre plus de deux porte-avions. Choisissant les deux porte-avions les plus proches de notre approche, j'ai donné l'ordre à la Scouting Six [VS-6] *de suivre ma section à l'attaque du porte-avions immédiatement sur ma gauche et à la* Bombing Six [VB-6] *de s'occuper du porte-avions de droite. Ces deux porte-avions étaient les plus gros de la formation et furent, par la suite, identifiés comme étant le* Kaga *et l'*Akagi. *Il faut que je signale qu'à ce moment le* Lieutenant *Dick Best, chef de la* Bombing Six, *a signalé par radio qu'il avait des problèmes d'oxygène et qu'il était descendu à 15 000 pieds* [4 500 m] *et qu'il resterait à cette altitude pour commencer son attaque.* »

À ce moment, Best (VB-6) signale par radio à McClusky qu'il attaque « selon la doctrine », ce qui signifie qu'il va piquer sur le porte-avions le plus proche (celui de gauche, le *Kaga*). Ainsi, tous les SBD s'apprêtent à bombarder le même porte-avions, le *Kaga*. Cependant, il semble que Best ait envoyé son message à McClusky au moment précis où McClusky envoyait le sien, de sorte qu'aucun des deux pilotes n'a eu connaissance des intentions de l'autre.

Quand McClusky part en demi-tonneau et entame son piqué, il traverse la formation de Best qui est sur le point d'attaquer. Aussitôt, Best donne l'ordre à sa formation de viser l'autre porte-avions. Cependant, son chef de section gauche (le *Lieutenant (jg)* J.R. Penland) ignore volontairement l'ordre de son chef et pique, lui aussi, sur le *Kaga*, tandis que son chef de section droite (le *Lieutenant (jg)* J.J. Van Buren), n'ayant pas entendu l'ordre de McClusky, plonge lui aussi sur le *Kaga*. Sur les 31 SBD de l'*Enterprise*, 28 s'en prennent au *Kaga* et seuls Best et ses deux ailiers attaquent l'*Akagi*.

10h22 – L'attaque du *Kaga*

Mc Clusky poursuit sa narration des événements :

« *Il était 10h22 quand j'ai commencé l'attaque, partant en demi-tonneau pour piquer à un angle de 70°. À peu près à mi-chemin, la DCA a commencé sa danse – notre approche jusque là ayant dû être une totale surprise. Alors que nous arrivions à notre altitude de lancement, la chance s'est mise à nouveau de notre côté. Le pont des deux porte-avions ennemis étaient bondés des avions qui revenaient de leur raid sur Midway. Par la suite, on a appris qu'au moment où nous avions découvert la force jap, un hydravion ennemi avait repéré nos propres forces. Apparemment, les avions sur le pont étaient en train d'être ravitaillés pour un raid contre nos porte-avions.* [...]

« *Entre-temps, nos bombes faisaient mouche. J'ai redressé à la hauteur des mâts, trouvé l'ouverture dans leur écran de défense et plongé au ras des flots, m'imaginant que tout tir dirigé contre moi serait aussi dirigé contre leurs propres vaisseaux. Leur DCA devait être sacrément occupée ailleurs, parce que j'ai traversé leur écran avant d'avoir noté des éclats derrière moi. Avec la manette des gaz pratiquement encastrée dans le tableau de bord, j'ai eu la chance d'éviter le contact avec la mort en changeant d'altitude et en zigzaguant sans arrêt.*

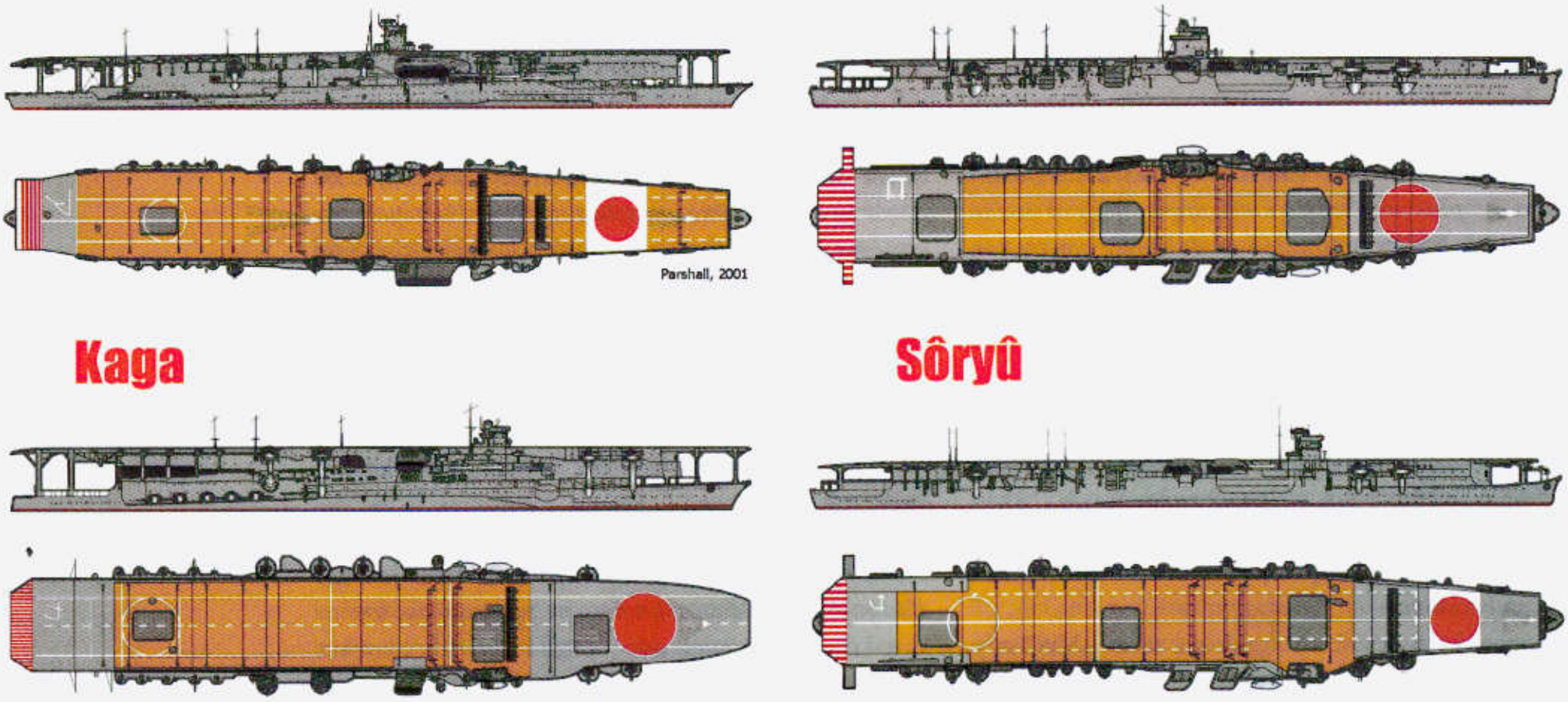
« *Ce ne fut pas trop compliqué de trouver le cap de retour et, quand j'ai levé la tête de mes cartes, des traçantes ont frappé l'eau tout autour de l'avion. Presque tout de suite après, mon mitrailleur arrière, W.G. Chochalousek, a ouvert le feu. Puis, un* Zéro *jap m'a dépassé plein pot. Un coup d'œil furtif m'a fait découvrir un autre* Zéro *derrière, au-dessus et sur la gauche, prêt à attaquer. Restant à 20 pieds* [6 mètres] *au-dessus de l'eau, j'ai attendu que l'assaillant entame sa passe en piqué, puis j'ai brutalement viré dans sa direction. Non seulement, cela l'a obligé à effectuer une importante correction de tir, mais cela a donné plus de champ à mon mitrailleur. Il s'en est suivi une poursuite de*

cinq minutes environ avec d'abord un Zéro *attaquant par la droite, puis un second par la gauche. Chaque fois, je répétais la même manœuvre et Chochalousek tirait constamment. Tout à coup, une rafale d'un Jap a semblé engloutir tout l'avion. Le côté gauche de mon habitacle était fracassé et j'ai cru que mon épaule gauche avait été écrasée par un marteau-pilon. Sans aucun doute, la fin était proche. Après deux ou trois secondes, je me suis rendu compte qu'il n'y avait plus aucun bruit à l'exception du ronronnement du moteur du vieux Dauntless. Attrapant l'interphone, j'ai appelé Chochalousek, mais je n'ai pas eu de réponse. J'avais du mal à me retourner avec la douleur qui me paralysait l'épaule et le bras gauches, mais j'ai fini par y arriver et j'ai aperçu le mitrailleur, regardant droit devant lui, armes intactes et prêtes à ouvrir le feu. Il avait abattu l'un des deux* Zéro *(probablement celui qui nous avait touchés) et l'autre avait décidé de laisser tomber. Nous avons découvert que notre appareil avait été atteint à 55 reprises.* »

À cinq secondes d'intervalle, les 28 Dauntless piquent sur les porte-avions japonais. Les vigies les repèrent beaucoup trop tard. Le *Kaga* parvient à éviter les trois premières bombes. Mais pas la quatrième. La bombe du *Lieutenant* Earl Gallaher pénètre par le pont arrière dans le hangar et explose au milieu des Type 99 qui y sont parqués. L'essence se répand partout et un gigantesque incendie éclate en quelques secondes. Il se communique en quelques secondes aux torpilles et bombes bien imprudemment stockés à même le hangar.

En voyant le résultat de l'attaque de Gallaher, le *Lieutenant (jg)* N.J. Kleiss, qui le suit, choisit de déposer son œuf au milieu de l'énorme soleil rouge peint sur l'avant du pont. La bombe explose devant l'ascenseur. Derrière Kleiss, l'*Ensign* J.C. Dexter se montre tout aussi adroit en visant le flanc tribord juste en avant du château. La chance veut que sa bombe touche de plein fouet une citerne mobile qui explose aussitôt en projetant de l'essence enflammée sur tout le château. Le commandant du porte-avions (le capitaine de vaisseau J. Okada) et une grande partie de son état-major sont tués sur le coup. Une quatrième bombe, celle du *Lieutenant* C.E. Dickinson Jr, fait mouche en plein centre du pont.

On ne sait pas exactement combien de bombes ont atteint le *Kaga* car les Japonais ont arrêté le décompte après celle de Dickinson, conscients que le navire était condamné. La VS-6 revendique sept coups au but et la VB-6 trois autres. Quand le dernier SBD redresse, le *Kaga* n'est plus qu'un



Document, courtoisie de Jon Parshall.

véritable brûlot flottant ravagé par de violents incendie de la proue à la poupe.

En redressant de leur piqué, McClusky et ses SBD tombent sur une formation de *Zéro*. Les premiers passent à travers, mais les suivants sont attendus au moment où ils effectuent leur ressource, sans avoir le temps de se remettre en formation. Toutefois, la plupart des chasseurs japonais sont à court d'obus de 20 mm et comme les SBD sont allégés de leur bombe et de 880 litres d'essence sur les 1 150 chargés au décollage, ils se révèlent une proie difficile à abattre. D'une manière très surprenante, aucun SBD ne sera abattu par les *Zéro* et les 27 survivants (un seul ayant été abattu par la DCA pendant l'attaque) s'échappent définitivement à 10h45.

Leur calvaire n'est pourtant pas terminé, moins de la moitié ayant assez d'essence pour regagner les porte-avions.

10h26 – L'attaque de l'*Akagi*

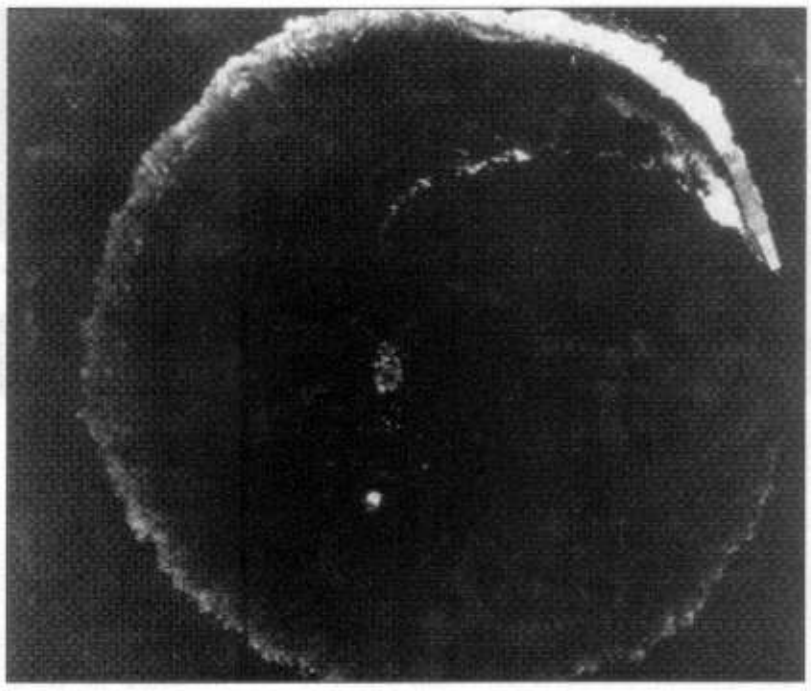
De leur côté, Best et ses deux équipiers (*Lieutenant (jg)* E.J. Kroeger et *Ensign* F.T. Weber), piquent sur l'*Akagi*. À leur grande stupéfaction, les canons antiaériens restent muets et les *Zéro* semblent absents. Aussi incroyable que cela puisse paraître, l'attaque de McClusky n'a pas alerté l'équipage de l'*Akagi*. Best aperçoit quelques *Zéro* sur le pont apparemment sur le point de décoller.

À 10h26, il pousse le manche en avant. Sans aucune gêne extérieure, il exécute sa « *plus belle attaque en piqué de toute la guerre.* » Sa bombe de 500 kg pénètre dans le hangar inférieur par l'ascenseur central. Dans cet espace clos, l'explosion et les ondes de choc provoquent des dégâts considérables. La bombe de Kroeger tombe dans la mer à une dizaine de mètres de la proue babord et celle de Weber traverse le filet métallique le long du pont d'envol pour finir

sa course dans l'eau, provoquant un geyser d'eau de 20 mètres de haut qui détruit le radar.
Best et ses deux ailiers mettent le cap sur la maison et rentrent sans encombre.

10h26 – L'attaque du *Sôryû*

Pendant ce temps, les SBD de Leslie (VB-3) ont entamé leur approche. Comme le constate à peu près en même temps McClusky, les *Zéro* ont déserté la couverture en altitude : « *un fait est à remarquer au moment où nous avons préparé notre attaque en piqué, il n'y avait pas un chasseur jap pour nous gêner. Nous avons attribué cela à la crainte qu'inspiraient les torpilleurs aux Japs en raison de la défaite qu'ils leur avaient infligée dans la mer de Corail.* » C'est sans opposition que la VB-3 se place en position idéale pour lancer ses bombes de 500 kg. Des nuages masquent leur arrivée jusqu'à environ 3 000 mètres.
Lorsque les vigies japonaises les aperçoivent, il est déjà trop tard. Les contrôleurs aériens tentent alors d'une manière frénétique de regrouper les chasseurs qui sont encore en train d'en découdre avec les F4F de Thach et les TBD de la VT-3. Malheureusement pour eux, leurs procédures sont cauchemardesques. Environ 50 pilotes se trouvent alors en patrouille et comme tous utilisent la même fréquence radio, les ordres des contrôleurs sont totalement inintelligibles. La plupart d'entre eux ne comprennent le tragique de la situation que lorsqu'ils aperçoivent les incendies et les colonnes de fumée noire. Les rares pilotes qui repèrent les SBD sont incapables d'intervenir à temps.
Leslie, qui, comme on l'a vu plus haut, a perdu sa bombe prématurément, entraîne ses bombardiers en piqué et s'écarte au dernier moment. Il a couché la suite dans son compte rendu de mission :
« *L'escadrille de bombardement Trois commença son approche par le nord avec comme objectif un très gros porte-avions de 25 000 tonnes, probablement l'*Akagi [c'est en fait le *Sôryû* - NDA]. *Le pont arrière était couvert d'avions. Dès qu'elle aperçut nos avions, la cible vira à 90° à gauche vers le nord afin de lancer ses avions et les flancs du porte-avions s'embrasèrent du tir de toutes les batteries de DCA. Aucune opposition ne fut rencontrée en altitude de la part des chasseurs ennemis. Le signal de l'attaque fut donné et chaque appareil de la VB-3 commença son piqué à intervalle régulier au moment où le premier avion ennemi était lancé. Tous les pilotes maintinrent un piqué stable en visant une ligne allant de la proue à la poupe de la cible. Le Lt (jg) Holmberg, 3-B-2, fut le premier à bombarder et sa bombe tomba en plein milieu des avions massés à l'arrière, transformant le pont arrière en un rideau de flammes. Un chasseur fut soufflé par dessus bord au moment où il était lancé. Cinq coups directs et trois proches furent comptés immédiatement ensuite. 3-B-14 et 3-B-15, en voyant le porte-avions si durement touché et en flammes, se déportèrent au-dessus d'un petit croiseur, mettant une bombe légèrement à côté et une au but. 3-B-12 et 3-B-16 firent de même sur un gros cuirassé et mirent une bombe sur l'arrière et une légèrement à côté.*
« *L'altitude de lancement fut environ de 750 mètres et la resssource fut effectuée en direction du nord-est avec de violentes manœuvres à pleine vitesse au ras de l'eau au milieu d'une puissante DCA. 3-B-8 rapporta avoir été attaqué par un hydravion biplan, probablement un Kawanishi 95, sans dommage. Treize bombes Mk.13 de 1 000 livres avec des fusées Mk.21 et Mk.23 furent lancées, les quatre autres ayant été perdues comme indiqué précédemment.*
« *Le porte-avions était un gigantesque brasier et sans nul doute condamné, le cuirassé laissait échapper une fumée sur l'arrière et le petit croiseur attaqué avait stoppé les machines et s'enfonçait légèrement par l'arrière, mais il ne brûlait pas. Tous les appareils de l'escadrille de bombardement Trois regagnèrent le USS* Yorktown *à 11h15 sans avoir subi le moindre dommage.* »



Le *Sôryû* tourne en rond pour éviter les bombes au cours des raids matinaux des B-17 de l'USAAF.
La tactique de l'escadre japonaise consistait à disperser les navires lors des raids aériens, de manière à laisser toute liberté de manœuvre aux porte-avions.
Après la bataille de Midway, les Japonais adopteront la tactique américaine, consistant, au contraire, à regrouper les bâtiments autour du porte-avions pour concentrer la puissance de feu de l'artillerie antiaérienne.
(US National Archives)

10h35 – Il ne reste plus qu'un seul porte-avions japonais

Le *Sôryû* est atteint par trois bombes sur le flanc babord, dont une tombe près de l'ascenseur arrière au beau milieu des appareils rangés sur le pont. Les explosions engendrent de violents incendies qui se propagent rapidement aux soutes de carburant d'aviation et aux dépôts de stockage des bombes et des torpilles. Un quart d'heure plus tard, il est clair que le bâtiment ne pourra pas être sauvé et son commandant donne l'ordre d'abandon.
En cent vingt secondes, Nagumo vient de perdre les trois quarts de sa force offensive. Fuchida, monté sur le pont de l'*Akagi*, n'a jamais oublié ces deux minutes fatales :
« *L'officier du pont abaissa un drapeau blanc et le premier* Zéro *prit de la vitesse et s'élança. À cet instant, une vigie cria* "Hell-divers". *Je levai les yeux et aperçus trois avions ennemis noirs en train de piquer sur notre navire. Des mitrailleurs parvinrent à lâcher quelques rafales frénétiques, mais il était trop tard. Les silhouettes rondelettes des bombardiers américains Dauntless grossirent rapidement, puis un certain nombre d'objets noirs se mirent à flotter d'une manière inquiétante sous leurs ailes. Des bombes ! Elles venaient droit sur moi ! Je me jetai sans réfléchir à plat ventre sur le pont et rampai à l'abri d'une plaque de protection d'un poste de commandement.*
« *Le hurlement terrifiant des bombardiers en piqué m'arriva en premier aux oreilles, suivi par le déchirement d'une bombe explosant au but. Il y eut un éclair aveuglant, puis une seconde explosion beaucoup plus forte que la première. Je fus secoué par un terrible souffle de vent chaud. Il y eut encore un autre choc, mais moins sévère, apparemment un coup à côté. Puis un étrange calme revint. Les canons avaient cessé de tirer. Je me relevai et regardai le ciel. Les avions ennemis étaient déjà hors de vue.* »

Chapitre huit

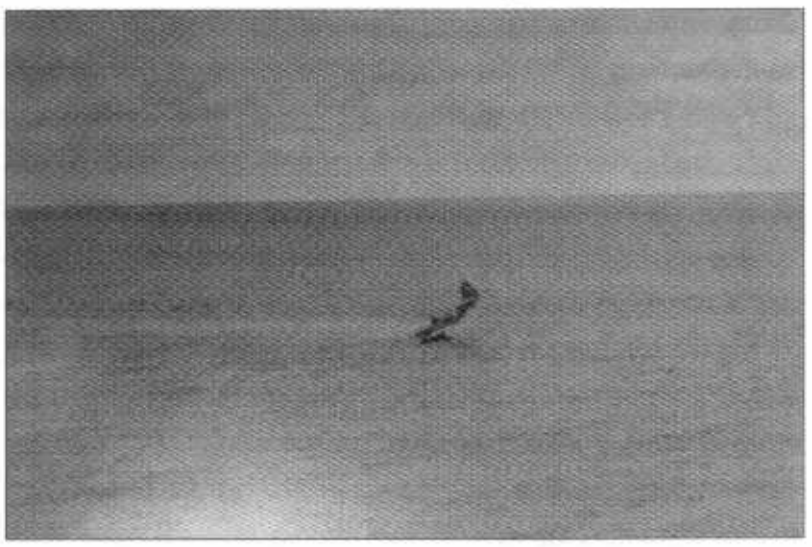
L'Empire contre-attaque

Vingt minutes après que la première bombe a touché le *Kaga*, les trois porte-avions sont la proie des flammes et il est manifeste qu'aucun ne pourra être sauvé. À 10h46, Nagumo transfère son pavillon sur le destroyer *Nagara*. Quatre minutes plus tard, un message informe l'amiral Yamamoto du désastre mais aussi de la présence de trois porte-avions américains. À sa réception, le visage de Yamamoto, déjà rendu livide par ses tenaces crampes d'estomac, se fige. Nagumo ne se trompe-t-il pas ? Les Américains peuvent n'avoir engagé qu'un seul porte-avions. Il demande aussitôt que les deux porte-avions qui soutiennent les débarquements aux Aléoutiennes fassent route sur Midway. Avec cinq porte-avions et sept cuirassés, la marine Impériale peut encore faire pencher la balance en sa faveur. Mais, il sait aussi que le *Ryûjô* et le *Junyô* ne pourront pas arriver avant quatre jours, dans le meilleur des cas.

À bord du *Hiryû*, le contre-amiral Tamon Yamaguchi convoque son état-major afin de décider de la suite des opérations. La situation n'est guère réjouissante. Il ne reste plus que 34 avions, soit 6 Type 0 (*Zéro*) et 18 Type 99 (« Val ») sur le pont d'envol et 1 Type 0 et 9 Type 97 (« Kate ») dans les hangars du *Hiryû*, auxquels il convient d'ajouter les 31 Type 0 toujours en patrouille au-dessus de l'escadre. Pour Yamaguchi, il n'est plus question de tergiverser, il faut attaquer tout de suite avec ce que l'on a sous la main. Toutefois, il est vraisemblable que Yamaguchi, très éloigné des combats, n'a pas compris, ni été informé, que les Américains disposent de trois porte-avions, ce qui l'incite à engager une petite formation dans les plus brefs délais. À 10h45, les premiers avions japonais s'élancent du *Hiryû*. La formation se compose de 18 Type 99, commandés par le lieutenant de vaisseau Michio Kobayashi, et de 6 Type 0, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Yasuhiro Shigematsu. Un quart d'heure plus tard, l'assemblage de la formation est achevé et les appareils se dirigent vers leurs cibles.

Le retour des avions américains

Spruance et Fletcher ont lancé à peu près tous les avions dont ils disposent. Jusqu'à ce que les survivants reviennent et soient réarmés, l'initiative ne leur appartient plus.



L'un des rares rescapés des torpilleurs, le *Machinist* Corl a été contraint d'amerrir à proximité du destroyer *Monaghan* à la suite d'une panne sèche. L'équipage de la VT-3 sera recueilli sain et sauf, bien que le radio, l'*Aviation Radioman 3c* L.F. Childers, ait été blessé par des balles de *Zéro*. (Collection M. Horan)

À 10h40, les porte-avions se tournent dans le vent alors que se présentent les premiers avions. Reconnaissant ses chasseurs, le *Hornet* fait décoller sa patrouille de protection afin de libérer le pont. Gray se pose à la tête de ses dix F4F de la VF-6. Il est aussitôt convoqué par l'officier de renseignements, mais il n'a pas grand chose à dire puisqu'il a dû rebrousser chemin avant que les bombardiers en piqué attaquent.

À 11h15, c'est au tour de Ring et de ses SBD d'apponter sur le *Hornet*. Comme les appareils sont encore armés de leurs bombes, l'état-major de Mitscher comprend que quelque chose n'a pas tourné rond, d'autant qu'un seul appareil des trois autres unités réunies (VF-8, VB-8 et VT-8) est rentré ! Cependant, Ring n'est pas d'humeur à faire la conversation et se précipite dans sa cabine. Rodee, le commandant de la VS-8, n'a aucune information particulière : ils ont volé jusqu'au point d'interception puis la formation a éclaté; il n'a aucune idée de ce qui est arrivé aux autres escadrilles, sauf que celle de Waldron a dû trouver les Japonais.

Une demi-heure plus tard, une section de trois SBD de la VB-8, conduite par le *Lieutenant (jg)* A.B. Tucker, apponte sur le *Hornet*. Lui non plus ne sait pas où est passé le reste de l'escadrille. La situation commence à être inquiétante, mais un quart d'heure plus tard, une bonne nouvelle arrive de Midway, dont la radio signale l'atterrissage de onze SBD de la VB-8 conduits par le *Lieutenant-Commander* R.R. Johnson. On apprendra que les trois derniers ont dû amerrir en route en panne de carburant.

Aucun TBD de la VT-8 ne rentrera, tous ont été abattus. Aucun F4F de la VF-8 non plus. Ceux-ci utilisent leur système de radioguidage ZB pour rentrer. Si le ZB se cale sur le signal émis par la radiobalise du porte-avions, il ne donne aucune indication sur la distance. Totalement perdus dans leur navigation, les pilotes prennent leurs propres porte-avions qu'ils aperçoivent sur leur gauche pour ceux de l'ennemi et poursuivent leur route vers le sud-est en dépit d'une jauge alarmante. Trois quarts d'heure plus tard, ils ont tous recours à un amerrissage forcé. Ainsi s'achève tristement la mission de la vague maudite du *Hornet*.

Pendant ce temps, par petits paquets ou individuellement, les appareils de l'*Enterprise* se présentent à l'arrondi final. La vue de leur porte-avions soulage les pilotes, car les jauges flirtent dangereusement avec la plage rouge. Ce n'est toutefois pas le seul danger qui guette les avions américains.

Le *Lieutenant* Charles R. Ware, qui commande la troisième section de la VS-6 (*Enterprise*), se trouve sur le chemin de retour en compagnie de cinq autres SBD, lorsque vers 11h17 il repère une formation d'avions japonais sur ses 8 heures à 300 mètres au-dessus de lui. Il réagit immédiatement en conduisant ses équipiers au ras des vagues. Ce sont les appareils du *Hiryû* partis à la recherche des porte-avions

américains. Croyant qu'il s'agit de vulnérables torpilleurs, le lieutenant de vaisseau Shigematsu demande et obtient la permission de quitter la formation avec ses *Zéro* pour « punir » les Américains.

Les chasseurs japonais sont encore très loin lorsque le moteur de l'*Ensign* F.W. O'Flaherty se tait, sevré de carburant; il effectue un amerrissage de fortune. Le pilote et son radio-mitrailleur, l'*Aviation Machinist's Mate 1c* B.P. Gaido, parviennent à monter dans leur canot de survie. Survie, si l'on peut dire, car leur sort sera peu enviable. Recueillis par le destroyer japonais *Makigumo*, ils seront ligotés, baillonnés, lestés et balancés par-dessus bord quelques jours plus tard !

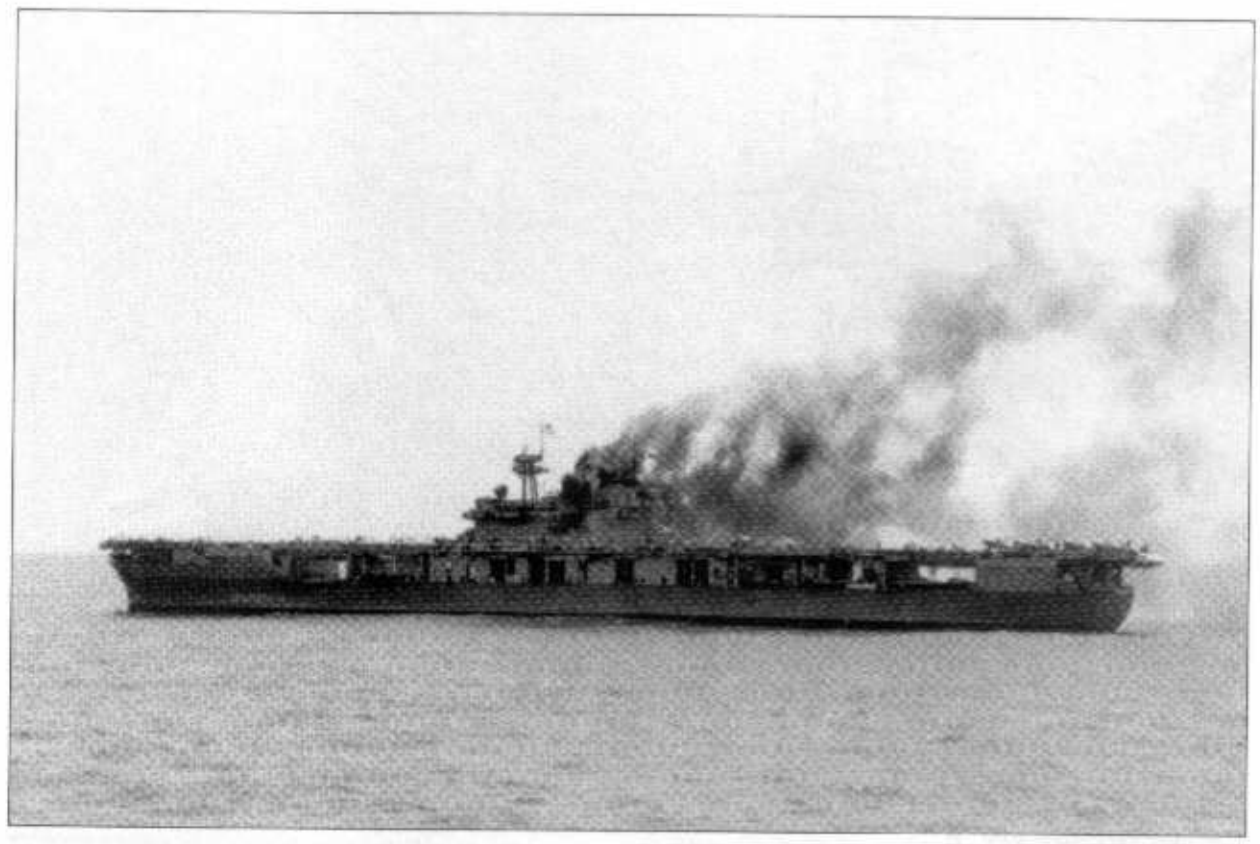
Les *Zéro* rejoignent les cinq SBD restants, motivés et très agressifs. Ils tombent, cependant, sur des pilotes américains qui savent tirer le meilleur parti des qualités manœuvrières de leur Dauntless. Pendant vingt minutes, les Japonais s'échinent en vain à aligner les bombardiers dans leur collimateur. Au contraire, les mitrailleurs arrière parviennent à endommager deux *Zéro* (premier maître Yoshijiro Minegishi et second maître Hitoshi Sasaki) qui sont contraints de regagner le *Hiryû*. Shigematsu, très énervé par la résistance des Américains, se laisse entraîner trop loin. Quand il finit par rompre le combat, ses chasseurs ont perdu trop de temps et ne réussiront jamais à rejoindre les Type 99.

Neuf SBD de la VS-6 (y compris la section de McClusky) réussissent à regagner l'*Enterprise*. Ware, comme six autres de ses équipiers, est victime d'une panne sèche; seulement deux équipages seront recueillis par les navires US. Deux SBD de la VB-6 se posent sur le *Yorktown* et les cinq derniers survivants appontent sur leur porte-avions d'origine (*Enterprise*). Sur leurs talons arrivent à 12h20 les quatre TBD survivants de la VT-6.

Lorsque les SBD de Leslie (VB-3) se présentent pour apponter sur le *Yorktown* à 11h15, les Dauntless de la VS-5 encombrent le pont. Comme les appareils de Leslie ont encore beaucoup d'essence dans leurs réservoirs, on leur donne l'ordre d'orbiter au-dessus de la TF 17. Par signaux optiques, Leslie fait savoir que son escadrille a coulé un porte-avions japonais et que deux autres sont en feu. L'information est d'une importance primordiale pour l'amiral Mitscher qui comprend qu'il reste un porte-avions japonais intact et qu'il doit rétablir de manière impérative le contact avec l'escadre japonaise avant de lancer une nouvelle vague d'assaut. Il donne aussitôt l'ordre de le rechercher à dix de ses SBD gardés en réserve. Au moment où ces appareils quittent le pont du *Yorktown* quatre F4F de la VF-3 se présentent. Leslie, imaginant que les chasseurs volent sur leurs dernières gouttes de carburant, les laisse apponter en priorité. Ils sont suivis par les deux derniers SBD de la VB-6, à bout de souffle. Malheureusement, le dernier F4F à se poser, celui de Tom Cheek, rebondit sur le pont et s'écrase sur le dos après avoir arraché la barrière d'arrêt. Plusieurs minutes sont nécessaires à nettoyer le pont. Et au moment où Leslie cherche à se présenter, le contrôleur lui demande de dégager et de s'éloigner de la *Task Force*. Leslie va vite comprendre pourquoi : le *Yorktown* est l'objet d'une attaque aérienne.

12h00 – Le *Yorktown* est attaqué

En effet, à 11h52, le radar du *Yorktown* a acquis un contact à 50 km au sud-ouest, se rapprochant à grande vitesse à basse altitude. Toutes les opérations en cours sont suspendues, tandis que l'équipage ferme les portes étanches et purge les conduites de carburant au CO_2. Quelques instants plus tard, le commandant Buckmaster pousse les chaudières à 30 nœuds.



La première attaque aérienne japonaise endommage sérieusement le *Yorktown*. Machines stoppées, il est la proie d'un violent incendie. Cependant, l'équipage parviendra à le circonscrire et à faire à nouveau fonctionner les chaudières en début d'après-midi. On aperçoit les dix F4F-4 piégés sur le pont arrière. (US National Archives)

Quand la formation japonaise prend de l'altitude, les Américains comprennent qu'ils ont affaire à des bombardiers en piqué. À 11h58, les douze F4F de la VF-3 en couverture sont dirigés vers les intrus. Les 18 Type 99 se déploient en deux « V » en montant à 3 000 mètres. À 12 heures, lorsqu'il aperçoit le *Yorktown* et son écran de destroyers, Kobayashi avertit son porte-avions : « *Attaquons le porte-avions ennemi.* »

Les Japonais sont encore à une vingtaine de kilomètres quand les F4F engagent le combat. Le *Lieutenant (jg)* E.S. McCuskey fonce littéralement « dans le tas » de front, traversant la formation japonaise qui, surprise par la violence de l'attaque, s'égaille dans le ciel. La suite se transforme en une mêlée très confuse avec, comme le note le commandant Buckmaster, « *de nombreux avions* [qui] *tombent dans toutes les directions, beaucoup en flammes.* »

Les pilotes américains revendiquent 22 victoires, dont 17 attribuées à la seule VF-3. Les *Lieutenants (jg)* Arthur J. Brassfield et Elbert S. McCuskey se distinguent en revendiquant respectivement quatre et trois bombardiers en piqué. Ce dernier, avec deux autres victoires remportées à 14h40, sera le grand as de la journée côté américain. On trouvera le détail des victoires en page 55.

Finalement, huit « Val » parviennent à s'échapper. L'un d'entre eux explose sour l'effet d'un coup direct de DCA au moment où il entame son piqué, mais les autres attaquent. Un bombardier est littéralement découpé en trois morceaux pendant son piqué. Toutefois, sa bombe de 250 kg, libérée par le choc, tombe... en plein centre du pont d'envol, explose à l'impact et creuse un trou de 4 mètres de diamètre, tuant ou blessant tous les servants d'un affût quadruple derrière le château.

Le « Val » suivant est également haché menu par la DCA, sa bombe s'abîmant dans l'eau. En revanche, celle lancée par le premier maître Iwao Nakazawa traverse le pont d'envol en avant du château, pénètre dans le pont inférieur et explose près de la chambre des machines, mettant deux des huit chaudières hors d'usage. Le souffle éteint cinq autres

Le pont du *Yorktown* après le passage des bombardiers de Kobayashi. Endommagé vers 12h15, le pont est sommairement réparé, ce qui permettra de lancer huit F4F à 14h40. (US National Archives)

chaudières coupant toute force motrice au *Yorktown*. Si les deux pilotes suivants ratent leur cible, il n'en est pas de même pour le premier maître Shizuo Nakagawa qui plante sa bombe sur le côté droit de l'ascenseur n° 1. En explosant dans la cage, elle cause de gros dégâts matériels.

Seuls cinq « Val » réussissent à s'échapper, mais Kobayashi a d'excellentes nouvelles pour l'amiral Yamaguchi. Compte-tenu de l'état dans lequel il a laissé le porte-avions américain, en feu et machines arrêtées, il est certain qu'il est condamné. Ce n'est pourtant pas tout à fait le cas. Si l'amiral Fletcher estime préférable de transférer son pavillon sur le croiseur *Astoria*, le pont d'envol est sommairement, mais rapidement, réparé et les machines sont relancées en début d'après-midi.

Évidemment, pour les avions qui tournent autour de la *Task Force*, il n'est plus question d'apponter sur le *Yorktown*. L'*Ensign* D.C. Sheedy de la VF-3, qui a été blessé dans les combats du matin, se pose sur le *Hornet* à 12h29, mais son touché est si brutal que les armes de bord se déclenchent de manière intempestive et fauchent 34 hommes, dont 5 sont tués sur le coup. Son F4F est balancé par-dessus bord pour permettre à six autres de se poser à leur tour. Le reste, soit 15 SBD de la VB-3 et les 6 derniers F4F de la VF-3, va apponter sur l'*Enterprise*.

Cependant, pour les deux rescapés de la VT-3, l'attente est trop longue. Le *Machinist* Corl amerrit à côté du destroyer *Monaghan* qui recueille l'équipage. Le *Captain* Esders signale par radio qu'il amerrit à quinze kilomètres à l'ouest du *Yorktown*. Mais, à ce moment précis, le porte-avions est sous les bombes japonaises et le message n'est pas entendu. Par chance, l'épave qui est en train de sombrer est aperçue par Leslie et son ailier qui guident le destroyer *Hammann* jusqu'au canot dans lequel les deux aviateurs ont pris place. Les secours arriveront trop tard pour le radio, l'*Aviation Radioman 2c* Robert B. Brazier, qui décède de ses blessures dans le canot. Ayant épuisé leurs dernières gouttes de carburant dans leur mission humanitaire, les deux SBD de Leslie amerrissent à leur tour à 13h42, choisissant de le faire à proximité de l'*Astoria*.

14h40 – L'attaque de Tomonaga

À 12 heures, le Type 2, lancé du *Sôryû* vers 8h30, revient de sa longue sortie de reconnaissance pour s'apercevoir que son porte-avions est en flammes. Il se pose alors sur le *Hiryû*, où il est immédiatement reçu par Yamaguchi. Il explique qu'à la suite d'une défaillance de son émetteur radio, il n'a pu envoyer le moindre message, mais les informations qu'il rapporte sont d'importance. La force ennemie se compose de trois porte-avions, parmi lesquels se trouve le *Yorktown*, que les Japonais sont persuadés d'avoir envoyé par le fond dans la mer de Corail !

Raclant les fonds de tiroir, Yamaguchi envoie tout ce qu'il a sous la main : 10 Type 97 (dont un de l'*Akagi*) commandés par le lieutenant de vaisseau Tomonaga et 6 *Zéro* (dont deux orphelins du *Kaga*) sous les ordres du lieutenant de vaisseau Shigeru Mori. Tomonaga s'est porté volontaire pour conduire l'attaque, bien qu'il sache qu'il n'a aucune chance de revenir puisque le réservoir de son appareil est percé. Il réunit ses équipages. Parmi ceux-ci se trouve le premier maître Hidetoshi Kanasawa :

« *Tandis que les moteurs étaient mis en route, les équipages se regroupèrent pour écouter les instructions et se soutenir mutuellement. Le capitaine Tomonaga dit simplement :* "Ne soyez pas inquiets. Rappelez-vous que la mort peut survenir à tout moment. Aucun de nous n'est indispensable. Les difficultés viendront après. Le moment est venu de faire votre devoir". *Quand le commandant s'adressa à nous, il termina son petit discours par* "adieu" *et non* "bonne chance". *Le capitaine Tomonaga, qui allait mener la formation à l'attaque, nous dit :* "Vous, les gars, vous devez me coller au train jusqu'à ce que vous entendiez le signal".

« *Avant même que le signal du décollage fût donné, craignant une nouvelle attaque de l'ennemi, l'appareil de tête s'était déjà envolé. En tout, dix bombardiers-torpilleurs et six chasseurs d'escorte prirent l'air. Aucun d'entre nous n'avait jamais rencontré la flotte américaine en mer avant. On se demandait comment ça allait se passer.* »

À 13h55, le radar du *Yorktown*, qui vient juste d'être remis en état, repère l'écho des avions japonais. C'est aussitôt le branle-bas de combat. Le commandant Buckmaster demande de forcer les machines, car il faut atteindre 20 nœuds pour lancer les avions. Lentement, le porte-avions prend de la vitesse, très lentement : 12 nœuds à 14h20, 15 à 14h22 et 18 à 14h28.

L'*Enterprise* a lancé six F4F de la VF-6 à 13h39 pour venir en aide au *Yorktown*. Commandés par le *Lieutenant (jg)* E.S. McCuskey, ils entrent en action alors que la formation japonaise se trouve à une vingtaine de kilomètres du *Yorktown*. Quand, à 14h40, celui-ci a enfin atteint la vitesse critique, huit F4F décollent, Jimmy Thach s'élaçant en premier. Faute de temps, aucun n'a reçu plus de 100 litres de carburant et il a fallu se passer de deux appareils qui n'avaient pas pu être ravitaillés.

Malgré la charge de la VF-6, neuf Type 97 se faufilent en direction du porte-avions. À moins de 15 mètres au-dessus des vagues, ils zigzaguent sans arrêt pour leurrer la DCA Un correspondant de guerre américain notera que leur détermination « *frisait le fanatisme* ». Mais Thach et ses pilotes ont aussi de la détermination à revendre. Sans se préoccuper de leur propre DCA, ils foncent dans le tas.

Kanasawa a les yeux fixés sur la dérive rouge et jaune de l'avion de Tomonaga :

« *Comme on ne voyait toujours pas de chasseurs, nous nous élançâmes sur le côté babord; j'avais toujours considéré que c'était le meilleur angle d'attaque. Mais nos B5N fonçaient droit sur le porte-avions de tous les côtés. Par deux fois, il y eut de grandes gerbes d'eau, sans doute provoquées par nos propres avions s'écrasant, mais ce n'était pas le moment de s'attarder à contempler. Maintenant, le porte-avions ennemi était devant nous... Prêt ? Feu...*

« *Juste devant moi, l'empennage jaune de l'appareil de notre chef fut englouti dans les flammes et se détacha du fuselage. L'appareil en flammes passa au-dessus du pont du porte-avions avant d'exploser et de se désintégrer. Des larmes obscurcirent ma vision.* »

Un équipier de Kanasawa relate les derniers instants de son capitaine :

« *Je suivis des yeux son avion, avec son empennage jaune si facilement reconnaissable, lorsqu'il traversa l'un des barrages antiaériens les plus terribles que j'aie jamais vus. Il lança sa torpille et l'instant d'après son avion se désintégra. Son attaque sur le porte-avions, face à un tel tir de barrage, ressemblait à un écrasement volontaire.* »

Toutefois, il est plus probable que Tomonaga soit tombé victime des F4F et même de Thach :

« *J'ai aperçu un Nakajima* [1] *avec un insigne rouge vif en forme de plumes sur sa queue qu'aucun autre appareil japonais n'avait, et j'ai fait une bonne approche sur son flanc et je l'ai mis en feu. Toute l'aile gauche brûlait et je pouvais apercevoir les nervures à travers les flammes.* [...] *C'était un pilote de torpilleur chevronné. Bien qu'il ait été quasiment abattu, il a continué et a lancé sa torpille. À cet instant, tout l'avion était en feu, le revêtement des deux ailes avait été consummé, il ne restait plus que les longerons. Je le regardais de dessus. Il devait encore avoir un peu de revêtement sous les ailes pour le maintenir en vol, mais il perdait de la hauteur et il tomba dans l'eau très près du navire.* »

Le lecteur trouvera en annexe (page 55) la liste complète des victoires revendiquées par les escadrilles VF-3 et VF-6.

14h46 – Le *Yorktown* est à nouveau touché

Avec ses 19 nœuds, le *Yorktown* ne peut éviter la salve de torpilles qui file sur lui. À 14h46, une première torpille l'atteint à babord, à cinq mètres sous la ligne de flottaison. En quelques secondes, le porte-avions prend une gite de 6°. Une minute plus tard, une seconde torpille endommage le gouvernail et coupe toute l'alimentation électrique. En quelques minutes, le *Yorktown* se retrouve à nouveau à l'arrêt complet. La gite atteint rapidement 26°. Craignant qu'il ne se retourne, le commandant Buckmaster donne l'ordre d'évacuation.

Pour les Japonais, c'est un immense succès, malgré la perte de trois Type 0 et 5 Type 97. À 14h50, le lieutenant de vaisseau Toshio Hashimoto envoie un message triomphal à l'amiral Yamaguchi : « *Deux coups au but certains sur un porte-avions de la classe* Enterprise. *Pas le même que celui qui a été bombardé* ».

Cette nouvelle donne un véritable coup de fouet dans le camp japonais. Puisque deux des trois porte-avions américains ont été coulés, les deux camps se retrouvent désormais à égalité : un porte-avions partout ! L'amiral estime que malgré la faiblesse de ses moyens aériens, limités à 5 Type 99, 4 Type 97 et 6 Type 0, il est en mesure de redresser la situation en sa faveur. Il fait donc préparer une nouvelle vague d'assaut avec ferveur et précipitation.

Cependant, à peu près à la même heure, deux SBD de la VS-5, partis du *Yorktown* à 11h33 à la recherche de l'escadre japonaise, repèrent le quatrième porte-avions japonais.

C'est donc simultanément que Japonais et Américains s'apprêtent à donner le coup de grâce à leurs adversaires. La fin de la partie va se jouer au plus rapide.

L'*Ensign* George Gay pose sur l'aile du F4F-4 du *Lieutenant (jg)* Elbert S. McCuskey de la VF-3.
Déjà, titulaire de 1,5 victoire, McCuskey en ajoute 5 de plus le 4 juin 1942; il terminera la guerre avec 13,5 victoires à son palmarès.
(US National Archives)

Un SBD-3 de la VS-5.
Cet appareil (codé « 17 ») ne participe pas à la recherche du quatrième porte-avions japonais.
(US National Archives)

[1] On notera qu'à cette époque, les noms de code attribués par l'*Air Technical Intelligence Unit* du colonel Frank McCoy n'étaient pas encore en service. Le vocabulaire des pilotes américains était donc restreint à Nakajima, Mitsubishi, Nagoya ou autres Zéro.
C'est volontairement, pour clarifier davantage la situation au lecteur, que nous avons parfois utilisé les termes de la nomenclature de l'ATIU, comme « Val » ou « Kate ».
Toutefois, quand le récit se déroule du côté des Japonais, nous avons favorisé leurs propres dénominations alors en usage : Type 97, Type 99, Type 0.

Chapitre neuf

La fin des illusions japonaises

15h12 - Confusion sur le *Hornet*

En comptant les orphelins de la VB-3 répartis sur les deux autres porte-avions, les Américains disposent de 45 SBD immédiatement disponibles pour une nouvelle attaque : 7 de la VS-6 (*Lieutenant-Commander* W.E. Gallaher), 14 de la VB-3 et 1 de la VB-6 (*Lieutenant* D.W. Shumway) et 3 de la VB-6 (*Lieutenant-Commander* R.H. Best) sur l'*Enterprise* et 20 SBD des VB-8 et VS-8 sur le *Hornet*. En raison de la blessure de McClusky, le groupe de l'*Enterprise* est placé sous la responsabilité de Gallaher. Onze des appareils de la section de Shumway et dix du *Hornet* sont armés d'une bombe de 1 000 livres, tous les autres d'une bombe de 500. Allant à l'encontre du souhait des pilotes de disposer d'une escorte, en raison de la présence assurée de la chasse japonaise, l'amiral Spruance décide que la mission des chasseurs est avant tout de protéger les porte-avions. Après les attaques dont le *Yorktown* a été victime, il estime qu'aucun F4F ne sera de trop pour cette tâche.

À 14h56, les onze SBD de la VB-8 (*Lieutenant-Commander* R.R. Johnson), envoyés en fin de matinée à la recherche de l'escadre japonaise (c'est l'un d'entre eux qui a repéré le *Hiryû*), se présentent pour apponter sur le *Hornet*. L'amiral Mitscher reçoit le message suivant : « *Préparez le lancement du groupe d'assaut immédiatement. Détails suivent.* » Il répond aussitôt : « *20 SBD prêts* », mais, d'une manière totalement inconcevable, deux minutes plus tard, Mitscher et son état-major font dégager le pont d'envol pour accueillir les SBD de Johnson ! À 15h19, lorsque le *Commander* Browning informe Mitscher des détails de la mission qu'il compte lancer à 15h30, le *Hornet* n'a aucun avion prêt !

À l'heure dite, les avions de l'*Enterprise* s'élancent, mais comme il ne note aucune activité sur le *Hornet*, Spruance exorte Mitscher à faire décoller ses avions sans délai. Pendant ce temps, le groupe de l'*Enterprise* (moins un, qui a dû faire demi-tour) prend son cap et disparaît à l'horizon à 15h50.

À bord du *Hornet* règne la confusion la plus totale. Les SBD qui viennent de se poser se sont mélangés avec ceux qui sont prêts à partir et les équipes de pont sont bien incapables de faire le tri avant un bon moment. Les premiers appareils ne quittent le *Hornet* qu'à 16h04 et, alors qu'il tourne autour du porte-avions pour permettre l'assemblage de sa section, le *Lieutenant* E.E. Stebbins (VS-8), qui se trouve être alors l'officier le plus gradé en vol, reçoit l'ordre par signaux optiques de « *prendre le commandement et procéder à la mission* ». À 16h12, huit SBD de la VS-8 et sept de la VB-8 (*Lieutenant (jg)* F.L. Bates) s'éloignent du *Hornet*.

En raison de cette incroyable bourde, il n'est plus possible de réaliser une opération combinée avec les appareils des deux porte-avions et l'attaque initiale est réduite à 24 SBD sur les 45 prévus à l'origine !

16h58 – Confusion chez les SBD

De leur côté, les Japonais se préparent avec moins de fébrilité. En raison de sa faiblesse numérique, Yamaguchi est d'avis de ne lancer ses avions qu'à 18 heures, de manière à attaquer ce qu'il croit être le dernier porte-avions américain à la faveur de la nuit. Encore une fois, les Japonais favorisent la sécurité à la rapidité. Et comme les mêmes causes ont la mauvaise manie de produire les mêmes effets...

À 17h01, les vigies du *Chikuma* signalent l'approche de bombardiers en piqué. Aussitôt, douze *Zéro* qui se trouvent en patrouille sont dirigés sur les assaillants. Le *Lieutenant-Commander* Earl Gallaher raconte :

« *Le groupe s'éloigna de la* Task Force *16 à 15h50 et commença à prendre de l'altitude. L'ennemi fut aperçu au nord-ouest à environ 50 km de distance à 16h45 depuis une altitude de 4 000 mètres, naviguant plein ouest, vitesse 20 nœuds. La formation était encore très espacée, comme lors de la précédente attaque, avec peu ou pas d'écran de protection. Le groupe aérien vira immédiatement vers le sud-ouest afin de faire son approche avec le soleil dans le dos. Les conditions météo étaient idéales, sans plafond, quelques nuages épars à 750 mètres et mer calme.*

« *À 16h58, le groupe se trouve en position d'attaque, altitude 6 000, approchant l'ennemi à grande vitesse avec le soleil dans le dos; la formation se divisa en sections. Le commandant de l'escadrille d'observation Six* [VS-6, Gallaher] *guida par radio les avions de l'*Enterprise *pour attaquer le porte-avions, apparemment du type* Hosyo [*sic*] *et l'escadrille de bombardement Trois* [VB-3] *pour attaquer le cuirassé le plus proche. Au même moment, des chasseurs ennemis furent annoncés au-dessus et derrière nous, au moins douze du type* Zéro. *À 17h05, au milieu d'une DCA très dense, l'escadrille d'observation Six rompit la formation pour commencer son attaque. Dès que ces appareils partirent en piqué, le porte-avions ennemi vira brutalement vers le sud. N'observant aucun coup au but de la part des avions de l'escadrille d'observation Six, l'escadrille de bombardement Trois changea d'objectif et commença son attaque sur le porte-avions qui constituait la cible principale.* »

La manœuvre brutale du *Hiryû* contraint Gallaher et son ailier à lâcher leur bombe dans le sillage du navire. Voyant les bombes rater si largement leur cible, Shumway décide de s'en prendre au porte-avions plutôt qu'au cuirassé. Il pique droit dessus avec sa section de la VB-3 sans se rendre compte qu'il va croiser la route des trois appareils de la VB-6 de Best. Au dernier moment, Best aperçoit le danger et effectue une brutale ressource sur sa droite pour éviter la collision. Cependant, l'*Ensign* Weber, qui se trouve à l'intérieur du virage, doit redresser pour ne pas partir en décrochage. À la traîne de plusieurs centaines de mètres derrière les deux autres avions de sa section, il devient une proie toute désignée pour les chasseurs japonais. Un *Zéro* le

surprend par en dessous et par l'arrière, puis revient à l'issue d'un virage à plat serré pour tirer une rafale par le travers. Les deux membres d'équipage ont probablement été atteints, car aucun ne cherche à évacuer l'appareil en feu qui part en abattée vers la mer. Après un large virage pour se replacer, Best et son ailier piquent à la suite des derniers appareils de la VB-3.

Les autres *Zéro* s'en prennent à la VB-3. Quatre surprennent la section du *Lieutenant* Bottomley au moment où elle s'apprête à piquer. Deux isolent l'*Ensign* J.C. Butler du reste de la section. Touché dès la première attaque, Bottomley se débarrasse de sa bombe. Il est aperçu pour la dernière fois en train de chercher refuge dans des nuages plusieurs centaines de mètres plus bas, avec les deux *Zéro* fermement accrochés à son sillage.

17h03 - Le *Hiryû* est touché

Si les deux premières bombes ont manqué leur cible, la troisième, lancée par l'*Ensign* R.A. Jaccard, trouve ses marques. En explosant sous le pont à la hauteur du premier ascenseur, elle projette la plate-forme contre le château. Les trois autres appareils de la VS-6 mettent à côté.

Luttant avec l'énergie du désespoir pour sauver leur dernier porte-avions, les *Zéro* ne laissent aucun répit à la section de Shumway tout au long de son piqué. Bien qu'aucun SBD ne soit abattu, le but recherché par les chasseurs japonais est atteint. Gênés dans leur visée, les uns après les autres, les aviateurs américains placent leur bombe à côté du *Hiryû*.

Les Américains viennent-ils de laisser passer leur chance ? Que nenni !

Oubliées par les chasseurs japonais, les sections de Best et de Bottomley calquent leurs manœuvres sur celles du porte-avions. En quelques secondes, trois bombes s'abattent sur l'avant du *Hiryû*, éventrant le pont d'envol. Un terrible incendie ravage tout l'avant du porte-avions.

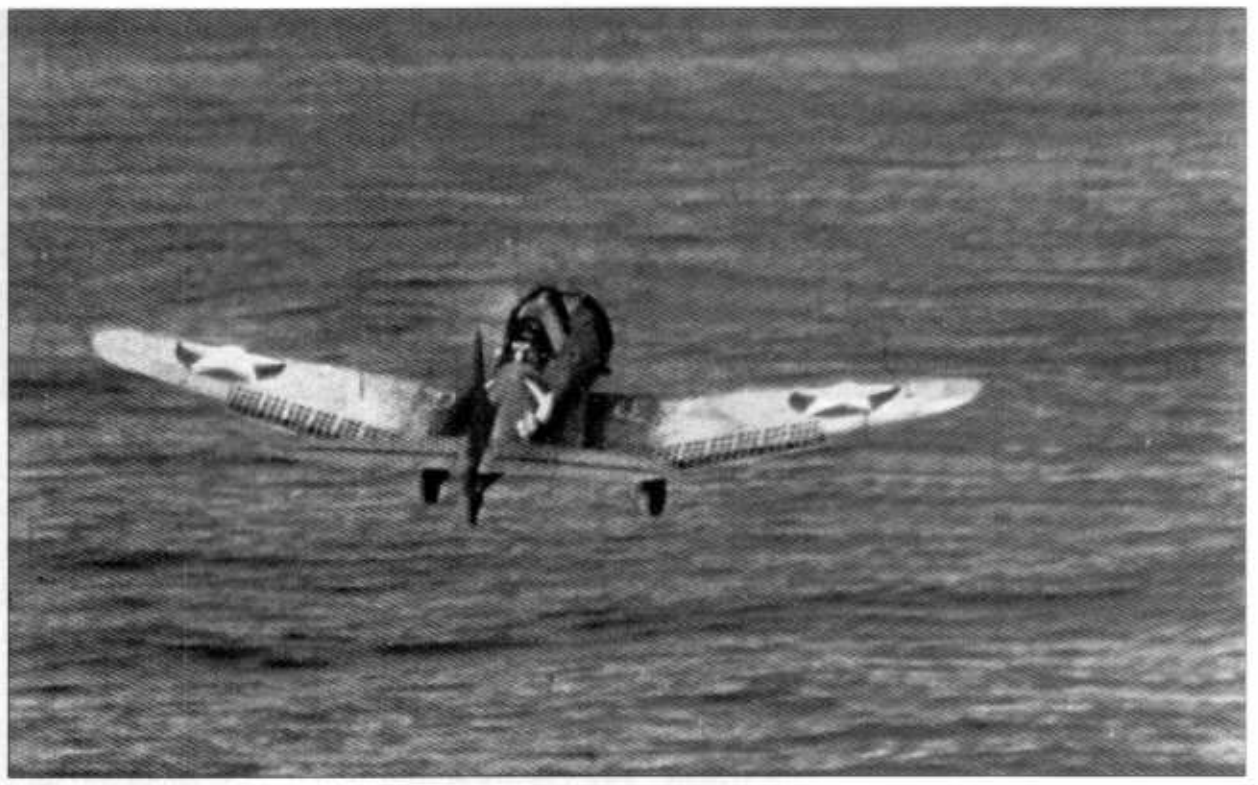
La dernière section de la VB-3 attaque le cuirassé *Haruna* qui, quoi qu'en disent les rapports optimistes des aviateurs, n'est pas touché. Les SBD qui, ont encore beaucoup de carburant, contrairement à ce qui s'est passé dans la matinée, se regroupent après les ultimes attaques des chasseurs japonais (qui ont raison du *Lieutenant (jg)* O.B. Wiseman) et mettent le cap sur la maison.

La fin de la bataille

Enfin, à 17h20, les appareils du *Hornet* font leur apparition sur la scène. Comprenant que le *Hiryû*, en proie à des incendies de la proue à la poupe, est condamné, Stebbins décide de s'en prendre à un cuirassé et à un croiseur. Dans des conditions idéales, sans aucune opposition de la chasse japonaise, occupée à donner la chasse aux SBD de l'*Enterprise*, avec une DCA discrète, les deux groupes sont incapables de mettre le moindre coup au but !

Les SBD sont suivis par 12 B-17 répartis en trois groupes distincts. Le premier, commandé par Sweeney, encadre le *Haruna* sans succès (en dépit des déclarations des pilotes de l'USAAF). Le second vise le *Tone*, encore sans réussite. Le troisième, sévèrement pris à partie par les *Zéro* et la DCA, tente, en vain, d'achever le *Hiryû*.

À 19h20, tous les avions américains ont apponté. S'il est clair pour les Américains qu'ils ont remporté la bataille, rien ne leur laisse supposer que les Japonais ont décidé d'abandonner la partie. Spruance, qui redoute un engagement nocturne – une spécialité où les Japonais sont passés maîtres, fait mettre cap plein est jusqu'à minuit pour mettre de la distance entre lui et l'escadre ennemie, avant de revenir plein ouest au petit matin.



Lancement d'un SBD-3 de la VS-8 depuis le *Hornet* vers 16h05.
(Collection M. Horan)

À 19h13, le *Sôryû* coule, suivi douze minutes plus tard par le *Kaga*. L'*Akagi*, abandonné, sombrera à 4h30 le 5 juin. Ravagé par les incendies, évacué par son équipage, torpillé par le *Makigumo* à 5h30, le *Hiryû* flottera encore trois heures avant de s'enfoncer dans les eaux, entraînant avec lui l'amiral Yamaguchi, qui a tenu à se sacrifier selon l'ancestrale tradition des capitaines. La disparition de Yamaguchi, considéré comme le successeur potentiel de Yamamoto, constituera une autre grande perte de la marine Impériale en ce jour qui a changé le cours de l'histoire. Si la pesante hiérarchie japonaise ne l'avait pas placé sous les ordres du pusillanime Nagumo, le sort de la bataille aurait pu être tout autre.

Cependant, en ce 4 juin, la bataille n'est pas tout à fait terminée. En effet, à 17 heures, un PBY de Midway survole le *Kaga* qui, bien qu'en feu et abandonné, est encore escorté par deux destroyers chargés de recueillir les survivants. Décidé à l'achever, l'état-major des Marines donne l'ordre à la VMSB-241 de préparer une attaque. Le *Major* Benjamin W. Norris, qui a succédé à Lofton Henderson à la tête de l'unité, insiste pour que l'attaque se déroule de nuit de manière à « *minimiser l'opposition de la chasse* ». Il n'a que trop en mémoire les événements de la matinée...

La préparation des appareils prend plus de temps que prévu et ce n'est qu'à 19h15 que décollent six SBD-2 (*Captain* M.A. Tyler) et cinq SB2U-3 (*Major* B.W. Norris). Arrivés au-dessus de l'objectif, les aviateurs n'aperçoivent aucun navire (le *Kaga* a coulé quelques minutes après leur départ). Ils font donc demi-tour et tous se poseront à Midway sauf Norris, qui a été aperçu pour la dernière fois en vrille à une soixantaine de kilomètres de la base.

Après avoir envisagé un engagement nocturne avec ses destroyers, Nagumo met le cap à l'ouest avec ce qui reste de son escadre. Il est 21h30, la bataille de Midway est bel et bien perdue et Nagumo s'enfonce dans la nuit, abandonnant avec les deux dernières épaves brûlantes qui firent la fierté de sa flotte, toutes ses illusions de victoire décisive. L'épitaphe est rédigée par Yamamoto en personne, le 5 juin à 2h55 : « *L'invasion de Midway est annulée* ».

Chapitre dix

L'invasion de Midway est annulée

5 juin

08h05 – Nouvelle attaque des Marines

Pour les Japonais, le cauchemar est loin d'être terminé. À 01h18, le désastre frappe la flotte de soutien de l'amiral Kurita. Dans une manœuvre brutale pour éviter d'aborder un sous-marin américain en surface, le *Mikuma* coupe la route du *Mogami*. La collision entre les deux croiseurs est inévitable. Les réservoirs de mazout du *Mikuma* sont éventrés sur le flanc babord; bien que le bâtiment puisse encore naviguer, il traîne derrière lui une longue traînée de mazout facilement repérable. La proue du *Mogami* est pratiquement tordue à angle droit au niveau de la tourelle n° 1 et l'eau qui s'est engouffrée dans la brèche ralentit la marche du navire. Kurita, qui souhaite rallier le reste de la flotte, décide de laisser les deux croiseurs derrière escortés par deux destroyers.

Dès l'aube, les PBY de Midway décollent à la recherche de tout danger potentiel. Un hydravion repère les deux croiseurs à 6h30. Le cap suivi par les bâtiments japonais lève toute hypothèque : les Japonais battent en retraite. Estimant que tout danger d'invasion est désormais écarté, le *Captain* C.T. Simard, commandant la défense de Midway, décide d'envoyer la VMSB-241 attaquer les deux navires.

À 7 heures, 6 SBD-2 conduits par le *Captain* Tyler (le troisième commandant de l'escadrille en vingt-quatre heures) et 6 SB2U-3 emmenés par le *Captain* R.E. Fleming décollent. Les Marines repèrent l'immanquable trace de mazout et la remontent sur soixante kilomètres pour trouver les deux croiseurs sans coup férir. À 8h05, Tyler commence son attaque en piqué d'une altitude de 3 000 mètres, tandis que Fleming se place dans le soleil à 1 200 mètres pour une attaque en semi-piqué. Touché par la DCA, Fleming n'en poursuit pas moins son semi-piqué et lance sa bombe, mais lors de la ressource, des flammes engouffrent l'appareil qui va percuter la mer. Pas une bombe n'a été mise au but et les onze survivants regagnent Midway.

Tempête sur l'*Enterprise*

En début de matinée, plusieurs messages reçus des hydravions de reconnaissance entretiennent une certaine confusion chez les Américains. La plupart signalent la présence d'un porte-avions : le *Hiryû* qui flotte encore (il ne coulera que vers 9 heures). Si Spruance a la confirmation que l'ennemi se retire, il reste un soupçon à propos du *Hiryû*, voire de l'éventuelle présence d'un cinquième « toit plat ». Les reconnaissances effectuées en fin de matinée lèvent les derniers doutes : il n'y a plus de porte-avions japonais dans le secteur de Midway.

Cependant, désireux de maintenir ses aviateurs sous pression, le *Commander* Miles Browning, chef d'état-major de Spruance, dresse un nouveau plan pour attaquer les navires japonais qui ont été repérés en début de matinée. Il estime qu'ils se trouvent à une distance de 380 km selon un gisement de 324° et donne l'ordre de lancer à 14 heures tous les SBD disponibles, armés chacun d'une bombe de 1 000 livres.

Quand il prend connaissance du plan, le *Lieutenant* DeWitt W. Shumway n'en croit pas ses yeux. « *C'est n'importe quoi !* » lâche-t-il tout haut. D'abord, avec une bombe de 1 000 livres, le rayon d'action du Dauntless est inférieur à 380 km. Ensuite, dans ses calculs, Browning n'a pas tenu compte de la distance que franchiront les navires japonais pendant le temps de vol des Dauntless, ce qui place le point d'interception à 440 km. Shumway se sent un peu perdu. Il vient d'être mûté sur l'*Enterprise* et ne connaît pas les méthodes de travail de son amiral. Il décide de s'en ouvrir au *Lieutenant* Wallace C. Short, qui doit commander le groupe d'assaut. Tous deux vont alors recueillir l'avis de l'*Air Group Commander*, Clarence McClusky, blessé pendant les combats de la veille. Celui-ci est abasourdi. Tirant de l'infirmerie Earl Gallaher, ils font irruption sur la passerelle de commandement. Très direct, McClusky explique à Browning que la mission ne peut pas être exécutée telle qu'elle a été ordonnée.

– *Si, c'est possible,* répond Browning. *Vous, les pilotes, vous ferez ce qu'on vous a dit.*

– *Avez-vous déjà piloté un SBD ?* demande McClusky.

– *Bien sûr.*

– *En avez-vous piloté un avec des réservoirs auto-obturants, une plaque de blindage derrière les sièges, une bombe de 1 000 livres et le plein de carburant ?*

– *Non*, avoue Browning.

Se tournant vers l'amiral Spruance, qui s'est tenu à l'écart de la conversation, McClusky demande que les avions ne soient lancés qu'à 15 heures, armés d'une bombe de 500 livres.

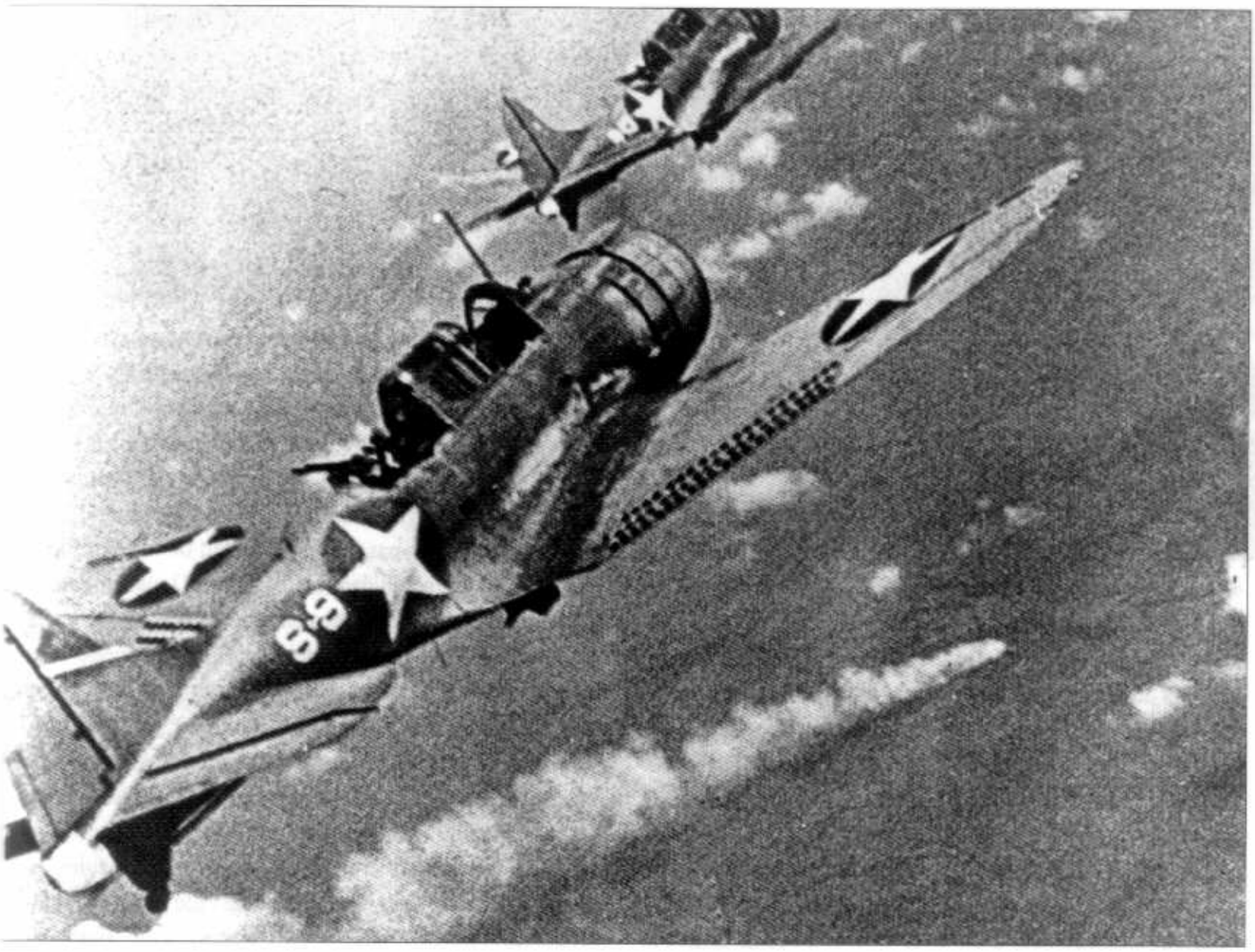
– *Messieurs, s'il vous plait*, fait calmement l'amiral.

Puis, se tournant vers McClusky, il ajoute :

– *Je ferai tout ce que vous, les pilotes, voulez.*

Ce désaveu en public rend Browning fou de colère. « *Quoi ?* », hurle-t-il. Il jette sa casquette sur le sol, claque la porte et va s'enfermer dans sa cabine.

La réaction de Spruance traduit les doutes qui l'assaillent depuis quelque temps sur la capacité de l'état-major que l'amiral Halsey lui avait légué, et en particulier Browning, à conduire des opérations aéronavales de grande envergure. Spruance commence à se rendre compte que les résultats spectaculaires de la veille ont été dûs pour une bonne part à une combinaison de pur hasard et de professionnalisme des aviateurs, qui leur a permis de redresser une situation fortement compromise par un plan désastreux. Les mauvaises estimations de l'état-major sur le temps nécessaire au lancement des avions a forcé les SBD à gaspiller leur carburant à



Deux SBD de la VS-8 (S-8-9 au premier plan et -13 au second) se préparent à piquer sur le *Mikuma* et le *Mogami*. On remarque la colonne de fumée qui monte de l'un des deux croiseurs japonais. (US National Archives)

tourner en rond au-dessus des porte-avions et a compromis toute chance de monter une opération combinée entre les bombardiers et les torpilleurs. Ces derniers ont dû attaquer seuls, avec les conséquences que l'on connaît. Le mauvais calcul de la vitesse et du cap que les porte-avions américains devaient maintenir alors que leurs avions étaient en train d'attaquer l'escadre japonaise a épuisé les dernières gouttes de carburant de nombreux SBD, dont tous les équipages n'ont pu être recueillis.

Tristes tropiques

De nouveaux ordres sont immédiatement transmis aux équipages de l'*Enterprise* et du *Hornet*. Du premier, 32 SBD sont lancés : 7 de la VS-5, 9 de la VS-6, 10 de la VB-3 et 6 de la VB-6. Tous sont armés d'une bombe de 500 livres ! Informées trop tardivement du changement, les équipes du *Hornet* n'ont pas pu préparer tous leurs avions à temps. Ce sont donc seulement 11 SBD de la VB-8, plus celui de l'*Air Group Commander* (Ring), qui décollent à partir de 15h30. Ils sont suivis un quart d'heure plus tard par 15 SBD de la VS-8, 5 de la VB-8 et 1 de la VS-5. Curieusement, 7 appareils de la VS-8 sont encore armés de leur bombe de 1 000 livres.

Le *Lieutenant-Commander* S.C. Ring, dont les ordres sont d'achever le porte-avions survivant, croise le destroyer *Tanikaze*, qu'il délaisse et fait demi-tour après un vol aller de 500 km.

Le *Lieutenant-Commander* W.C. Short Jr, qui commande le groupe de l'*Enterprise*, vole sur une distance de 425 km avant de faire demi-tour. Ayant entendu le message de Ring à propos du *Tanikaze*, il décide de s'en occuper au retour. À 17h50, il pique à la tête de ses 32 appareils. Grâce à l'habileté de son capitaine, le *Tanikaze* ne prend pas une seule bombe et parvient même à abattre un bombardier.

Cependant, sur le chemin du retour, Ring survole à nouveau le destroyer. Sept SBD piquent dessus, sans plus de succès, la section commandée par Ring renonçant à attaquer.

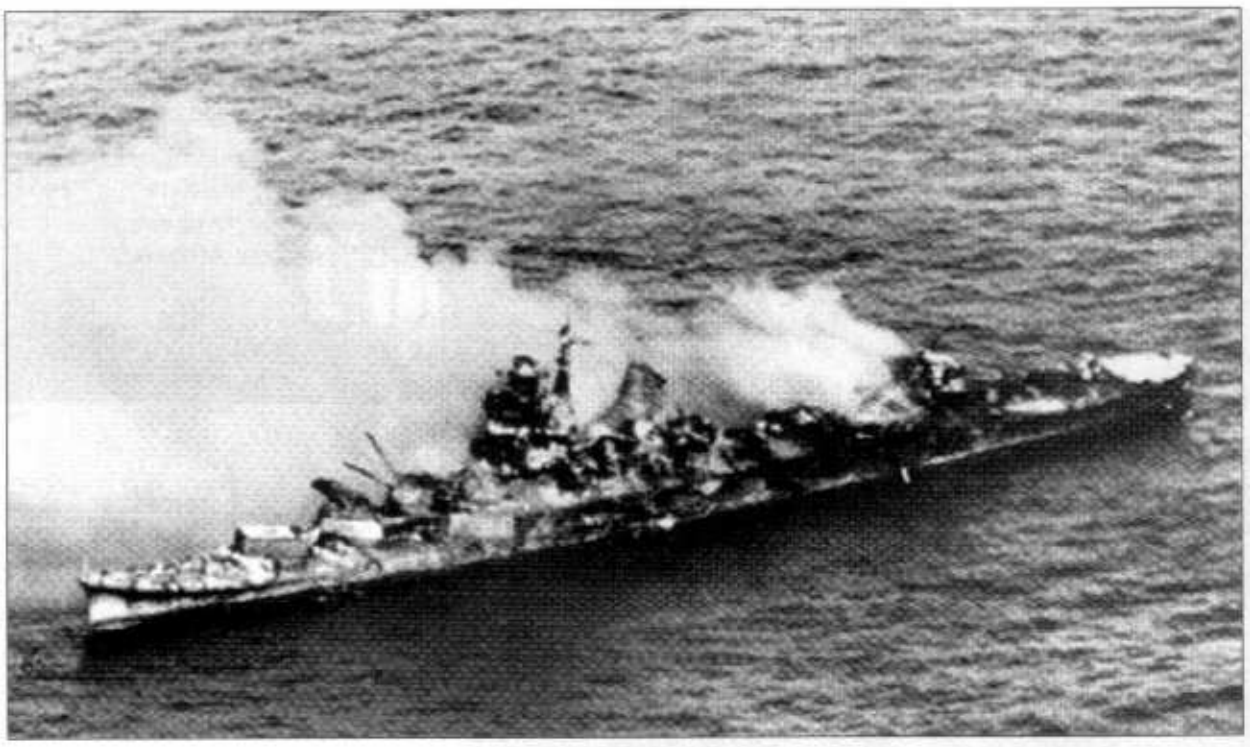
Le second groupe du *Hornet* cherche en vain l'ennemi jusqu'à 17h20 et, craignant pour les appareils porteurs d'une bombe de 1 000 livres, le *Lieutenant-Commander* W.F. Rodee trouve plus sage de rebrousser chemin.

Mais, pour la plupart des aviateurs, le plus dur reste à venir. La mission est partie tard dans l'après-midi. Or, sous ces climats tropicaux, la nuit tombe très tôt et très vite. Il fait déjà presque nuit quand les premiers SBD se présentent au-dessus de la *Task Force* 16. Beaucoup de pilotes n'ont jamais effectué d'appontage de nuit et dans cette pénombre, entre chien et loup, même les plus expérimentés d'entre eux ont du mal à trouver leur porte-avions.

Spruance vit un véritable dilemme. Ces avions représentent la quasi totalité de sa force offensive. Il doit impérativement en récupérer le maximum. Malgé le danger que fait planer la possible présence de sous-marins japonais, il donne l'ordre aux deux porte-avions d'allumer leurs projecteurs. Sur les 64 SBD, un seul est perdu (à la suite d'une panne d'essence).

Quand toute l'agitation est retombée, les équipes de pont s'aperçoivent que certains appareils ne se sont pas posés sur leur porte-avions d'origine. En sortant de son appareil, le *Lieutenant (jg)* James E. Vose de la VB-8 reconnaît un homme de l'équipage qu'il sait être à bord de l'*Enterprise*. Très étonné, il lui demande : « *Mais qu'est-ce que tu fous sur le* Hornet *?* » Ce n'est qu'en voyant l'hilarité générale que sa question déclenche autour de lui qu'il se rend compte que c'est lui qui est sur le mauvais porte-avions.

Lorsqu'ils gagnent leur couchette pour une nuit de repos bien méritée, beaucoup d'aviateurs sont d'avis qu'ils ont vécu une bien triste journée.



L'une des photos prises par deux SBD de l'*Enterprise* le 6 juin en fin d'après-midi, montrant le *Mikuma* ravagé par les bombes américaines. (US National Archives)

6 juin – La traque du cuirassé

Les Américains n'ont pas renoncé à donner la chasse à l'escadre japonaise en retraite. À l'aube du 6 juin, la TF 16 se trouve à 550 km au nord-ouest de Midway, trop loin pour les PBY. Dix-huit SBD sont lancés dès 5 heures pour rechercher l'ennemi. Le premier contact est pris à 6h45, lorsque l'un des pilotes du *Hornet* signale un cuirassé, un croiseur et trois destroyers faisant route au 270 à 10 nœuds. Cependant, à cause de la friture sur la ligne, le radio de l'*Enterprise* traduit ce rapport en : un porte-avions et cinq destroyers !

Pour ajouter un peu plus à la confusion, un nouveau message indique la présence de deux croiseurs et deux destroyers, laissant Spruance sur l'impression qu'il a affaire à deux groupes distincts, dont un comprend un porte-avions. En fait, ces deux groupes n'en font qu'un seul; il comprend les croiseurs *Mogami* et *Mikuma* et les destroyers *Arashio* et *Asahio*. Le fait que les croiseurs japonais sont beaucoup plus gros que leurs équivalents américains (limités par les traités que n'a pas respectés la marine Impériale) et que le *Mogami* a quelque peu changé d'aspect extérieur l'a fait prendre pour un cuirassé. D'ailleurs les pilotes américains se révèleront incapables d'identifier correctement les deux croiseurs tout au long de la bataille.

À 7h57, le *Hornet* lance ses avions : 1 SBD (Ring), 11 SBD de la VB-8 (*Lieutenant* A.B. Tucker), 14 SBD de la VS-8 (*Lieutenant* W.J. Widhelm) et 8 F4F de la VF-8 (*Lieutenant* W.W. Ford).

Ce n'est que lorsque les appareils de reconnaissance reviennent sur le *Hornet* que Spruance comprend qu'il n'y a pas de porte-avions. Ring est aussitôt informé qu'il doit rechercher et détruire le cuirassé. Toutefois, Spruance reste toujours sur l'impression que les navires japonais sont répartis en deux groupes. Il est décidé à en finir une bonne fois pour toutes, estimant que la destruction d'un cuirassé ferait bon effet sur le moral du pays.

Ring prononce son attaque à 9h50. La VB-8 pique en premier sur le « cuirassé » (*Mogami*), mais une seule bombe atteint le... *Asahio*. Deux SBD sont abattus par la DCA.

Alors que le premier groupe apponte sur le *Hornet* à partir de 10h35, dix minutes plus tard l'*Enterprise* lance sa vague d'assaut. Celle-ci se compose de 32 SBD répartis en deux groupes (Short et Shumway), escortés par 12 F4F commandés par Gray.

Au dernier moment, Spruance décide de lancer les trois derniers TBD de la VT-6. Avant le décollage, l'amiral convoque le *Lieutenant (jg)* R.E. Laub sur la passerelle :

– Je veux avoir ce cuirassé jap, mais je ne veux plus perdre un seul torpilleur. Lieutenant, vous n'attaquerez votre cible qu'à coup sûr. Si vous rencontrez des chasseurs ou une DCA trop forte, vous annulez la mission et vous rentrez au bercail.

Après le départ, les SBD font de larges zigzags à 7 500 mètres pour permettre aux lents TBD de les rejoindre. Ils n'y parviennent pas et Short poursuit sa mission. À 12 heures, Short aperçoit les deux croiseurs, mais il continue sa route à la recherche du cuirassé. Gray, craignant que les TBD ne s'en prennent à ces cibles, descend pour les identifier. Il se rend compte à ce moment que le croiseur endommagé est certainement le cuirassé que tout le monde recherche. Informé par radio, Short fait demi-tour. Piquant de 6 300 mètres, soleil dans le dos, les SBD placent tous leur bombe à moins de 15 mètres de leurs cibles. L'une des cinq bombes de 1 000 livres qui atteint le *Mikuma* pénètre dans le magasin des torpilles, scellant le destin du croiseur avant même la fin de l'attaque. Le *Mogami* est également touché par deux fois, mais il n'est qu'endommagé.

Pendant tout ce temps, Laub a tourné en rond dans les parages, à la recherche d'une ouverture, mais à chaque fois son attaque a été repoussée par la DCA. Quand il a vu les SBD mettre le cap sur les porte-avions, il a jugé plus pertinent de les imiter.

Les appareils de l'*Enterprise* se posent juste après le départ d'une troisième vague, lancée par le *Hornet*. Celle-ci, composée de 12 SBD de la VS-8 (Rodee) et de 12 SBD de la VB-8 (Tucker), écrasent le *Mikuma* sous six coups au but, touchent le *Mogami* et éventrent la poupe de l'*Asashio*. Le groupe rentre à 15h30.

Cependant, Spruance s'interroge encore à propos de la nature des bâtiments que ses aviateurs ont martelés toute la journée. Finalement, deux appareils s'envolent pour prendre des photos. À bord du premier se trouve un caméraman de la Fox MovieTone et à bord du second le chef photographe de l'*Enterprise*. Ils rentrent à 19h07 et sont immédiatement convoqués par Spruance.

– Quel type de bâtiment avez-vous vu ? demande l'amiral.

– J'en sais rien, répond l'un des deux photographes, *mais aussi vrai que je vous parle, c'en est un gros.*

Voyant que l'amiral ne trouve rien de drôle dans cette répartie, l'autre photographe s'empresse d'ajouter qu'ils ont pris beaucoup de clichés et qu'il n'y a qu'à les développer pour en être sûr. À la grande déception de Spruance, les photos révèlent qu'il s'agit bien d'un croiseur de la classe *Mogami* et non d'un cuirassé comme il l'avait tant espéré. Toutefois, la photo qui sera diffusée dans la presse, et qui deviendra l'une des plus célèbres de la guerre, aura un effet très bénéfique sur le moral des marins et de l'arrière.

Si la bataille de Midway est désormais close, celle du *Yorktown* n'est pas terminée. Celle-là, il ne la gagnera pas. Alors que dans l'après-midi du 6 juin, les équipes techniques ne désespèrent pas de sauver le porte-avions, au terme d'une attaque d'une folle audace, le sous-marin japonais I-168 lui adresse une salve de cinq torpilles. C'en est trop et à 15h50, le *Yorktown* est abandonné pour de bon. Il coulera le lendemain, 7 juin à 5h01.

Chapitre onze

Autopsie d'un désastre

Midway est la première grande bataille remportée par les forces armées américaines au cours de la Seconde Guerre mondiale. C'est aussi un succès écrasant, qui ne prête à aucune discussion, même de la part des Japonais les plus optimistes ou des Américains les plus pessimistes. Depuis Pearl Harbor, les Japonais ont joué avec les « blancs » sur l'échiquier du Pacifique. Après une ouverture inattendue, ils ont constamment eu l'initiative de chaque offensive, de chaque coup, de chaque bataille. Désormais, l'initiative ne leur appartient plus; elle a brutalement changé de camp et, bien qu'ils ne le sachent pas encore, de façon irréversible. Les Américains vont avoir tout le loisir de plannifier leur stratégique de manière méthodique, en entraînant le Japon dans l'escalade d'une guerre d'usure dont ils savent qu'il ne peut sortir vainqueur.

À la lecture des chiffres bruts, 144 avions perdus, 11 aviateurs tués, 178 portés disparus et 27 blessés, et un porte-avions coulé, on peut croire que le prix de cette victoire a été élevé pour les Américains. Toute considération pour la souffrance humaine mise à part, ce prix est finalement dérisoire pour la destruction totale d'un croiseur lourd et de quatre porte-avions ennemis, qui a directement entraîné la perte de 248 avions et 110 aviateurs japonais. Car, en effet, si les Américains peuvent sur le long terme supporter de telles pertes, les Japonais ne peuvent pas se le permettre. La destruction du *Yorktown* va être rapidement compensée par l'entrée en service du *Saratoga* et par le transfert du *Wasp* de l'Atlantique vers le Pacifique. Sans laisser le temps à la marine Impériale de se remettre de ce désastre, deux mois plus tard, les Américains passent à l'offensive à Guadalcanal.

Un plan (trop) ambitieux

Cette bataille de Midway pose de nombreuses questions, la principale étant : comment les Japonais, qui bénéficiaient de la supériorité numérique et de l'initiative des opérations ont-ils pu sortir vaincus ?

Dès sa conception, le plan de Yamamoto recèle cinq points faibles :

1 – complexité du schéma global nécessitant un calendrier qui ne tolère aucun dérapage;

2 – non-respect du plus élémentaire principe de la concentration des moyens;

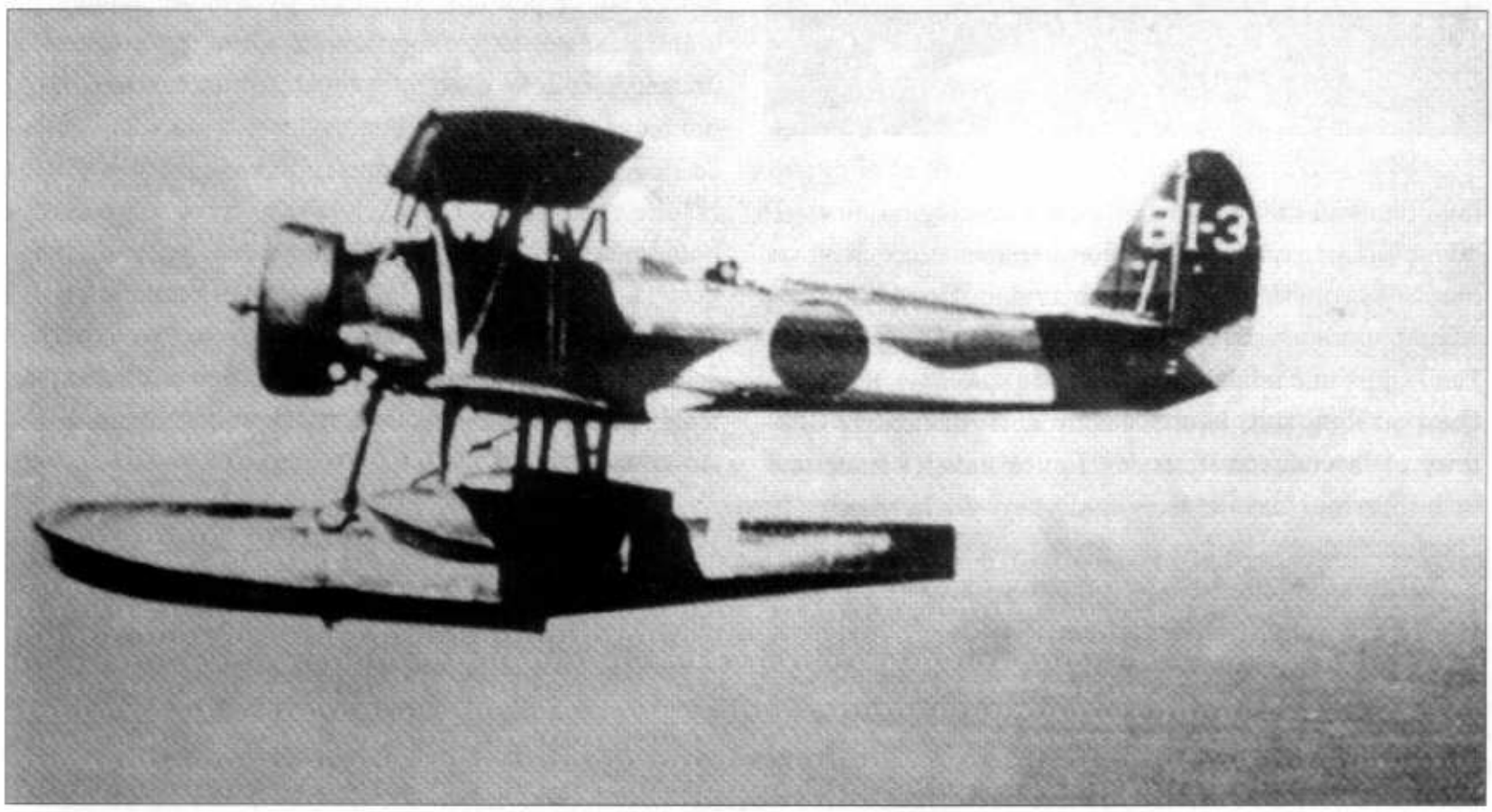
3 – absence totale de renseignements fiables et récents sur l'ennemi, la composition de ses forces, ses mouvements, ses intentions;

4 – manque de souplesse du plan basé uniquement sur ce que l'ennemi *va faire* sans tenir compte de ce qu'il *peut faire*:

5 – confiance excessive de tout l'état-major qui se traduit par plusieurs graves négigences : retard dans la modification du code secret et envoi trop tardif des sentinelles sous-marines.

Une diversion discutable

Conçu comme une manœuvre de diversion, le débarquement aux Aléoutiennes constitue un gâchis d'énergie et de moyens, dans la mesure où les Américains ne sont pas tombés dans le piège. Les Japonais imaginaient que leurs ennemis ne pouvaient pas ne pas réagir face à une menace pesant sur l'Alaka. Toutefois, ce plan avait sans aucun doute des objectifs beaucoup trop ambitieux, car, en admettant que les Américains aient mordu à l'hameçon, ils n'auraient probablement pas engagé une



Le Nakajima E8N2 (« Dave ») ou Type 95 fut employé pour la dernière fois à bord de la flotte japonaise lors de la bataille de Midway.
La reconnaissance aérienne ne faisait pas partie des grandes préoccupations de la marine Impériale et, en général, cette tâche ingrate et subalterne était confiée aux hydravions des croiseurs.
(Archives W. Green)

importante partie de leur flotte dans une région inhospitalière où les conditions météorologiques empêchent de livrer des combats de grande envergure. L'opération des Aléoutiennes est à l'image de toute cette campagne du Pacifique : une totale impasse stratégique.

Quoi qu'il en soit, le choix entre cette manœuvre dilatoire et la concentration des forces navales pour une opération qui devait décider du sort de la guerre du Pacifique ne se posait même pas !

Le schéma développé par Yamamoto est si complexe que le but final, l'anéantissement de la flotte américaine, a fini par être perdu de vue. Contraignant les porte-avions à appuyer le flotte d'invasion de Kondô, ils les a privés de leur liberté de manœuvre, indispensable à tout engagement aéronaval.

Dilution des moyens

Yamamoto viole à deux reprises le principe fondamental de la concentration des moyens :

– la première fois en concevant deux attaques distinctes, l'une contre Midway, l'autre contre les Aléoutiennes;

– la seconde fois en divisant ses forces en plusieurs escadres au milieu desquelles il navigue lui-même à la tête de la puissante Flotte combinée, quelque part entre l'escadre des Aléoutiennes et celles de Midway, c'est-à-dire beaucoup trop loin de l'une ou des autres pour leur apporter éventuellement son appui.

En outre, le poids de la tradition ajoute deux handicaps supplémentaires à Yamamoto.

Selon le code de la marine Impériale, le commandant en chef se doit de conduire la bataille en personne. Isolé au beau milieu du Pacifique septentrional, celui-ci ne peut se risquer à rompre le silence radio et, transformé en simple observateur, il lui est impossible de contrôler le déroulement des opérations.

On peut objecter que Nimitz, qui se trouvait dans une situation favorable à Pearl Harbor, n'est pas directement intervenu dans la bataille. Certes, mais il avait toute confiance en ses amiraux chargés de conduire les opérations – ce qui n'était pas le cas de Yamamoto.

Et c'est le second poids mort de la tradition navale nippone.

La nomination de Nagumo pour commander les deux divisions de porte-avions a été dictée par les mécanismes complexes qui régissaient la hiérarchie des armées impériales. Yamamoto n'a pas eu le choix. Le jugement porté sur Nagumo par Fuchida (cf page 20) peut sembler sévère, mais il reflète assez bien la réalité. De ce qui ressort de ses deux principaux commandements (Pearl Harbor et Midway), il apparaît comme un homme pusillanime, lent à se décider et ne parvenant pas à sortir du schéma établi lorsque les événements ne tournent pas comme prévu. Il manque assurément de l'envergure indispensable pour mener à bien une telle entreprise.

Midway fut aussi le premier grand choc entre deux cultures que tout oppose : d'un côté une civilisation millénaire fondée sur de pesantes traditions, pyramidale, hautement hiérarchisée, où les subalternes n'ont qu'un seul et unique rôle, celui d'obéir aveuglément aux ordres qu'ils ont reçus, car ils représentent (plus ou moins) la volonté de l'empereur; de l'autre, une culture récente fondée sur la libre entreprise, où dès sa tendre enfance on apprend à prendre des initiatives, à s'adapter à des situations changeantes, bref à réagir vite et de manière autonome. La suite des opérations dans le Pacifique sera révélatrice de cette différence fondamentale d'éducation et de comportement, qui jouera de manière systématique en faveur des Américains.

Erreurs fatales

Dans la conduite des opérations, les Japonais ont commis plusieurs erreurs fatales. La première est une conséquence directe du « syndrome de la victoire ». L'excès de confiance qui prévaut à tous les échelons de la hiérarchie amène Nagumo à engager la « bataille décisive » en aveugle.

Il est facile d'incriminer la malchance lorsque la catapulte du *Tone* reste en panne une demi-heure et que l'hydravion du *Chikuma* – dont la zone de patrouille l'amenait directement à la verticale des porte-avions américains – ait été en délicatesse avec son moteur. Le sort de la bataille de Midway s'est joué à ce moment précis.

Parce qu'il envoyait ses hydravions de reconnaissance dans le seul but de se conforter dans l'idée qu'il n'y avait pas de porte-avions américains dans le secteur, Nagumo n'a pas su se mettre à l'abri des impondérables techniques. Il aurait dû doubler ses patrouilles de reconnaissance et surtout, attribuer sans délai à un autre avion le secteur imparti à l'appareil du *Tone*.

Sans s'être donnés les moyens de s'en assurer de quelque manière que ce soit, les Japonais ont entamé la bataille avec la ferme certitude que les porte-avions américains se trouvaient encore à Pearl Harbor. Or, pour conforter leur belle assurance, ils ne s'appuyaient sur aucune information fiable et récente.

Par excès de confiance, ils ont envoyé leurs sous-marins en sentinelle vingt-quatre heures... après le départ des porte-avions américains pour les eaux du Pacifique central. De toute manière, même si les sous-marins avaient gagné leur zone de patrouille à temps, il n'est pas certain qu'ils auraient repéré les *Task Forces* américaines en raison d'un déploiement effectué en dépit du bon sens. Au lieu de leur affecter un secteur statique, il aurait été plus judicieux de les faire patrouiller le long des côtes hawaiennes jusqu'à Midway.

L'annulation de la mission qui devait amener un hydravion à long rayon d'action à survoler la rade de Pearl Harbor le 1er juin n'a pas inquiété les Japonais outre mesure. Cette mission avait été plannifiée avec tant de légereté qu'ils n'avaient prévu aucune solution de rechange.

Bien qu'une activité inhabituelle ait été décelée à Hawai les 30 mai et 1er juin, le chef de la Flotte combinée n'a pas jugé qu'il s'agissait de préparatifs pour contrer son opération, en tout cas pas au point d'en avertir Nagumo.

Les amiraux japonais se sont préparés à cet engagement qu'ils considéraient comme décisif pour le sort de la guerre du Pacifique, sans aucune connaissance des intentions et des mouvements de l'ennemi. Et d'ailleurs sans réellement s'en préoccuper, tant ils ont fondé leur raisonnement sur ce qu'*allaient faire* les Américains en ne souciant guère de ce qu'ils *pouvaient faire*.

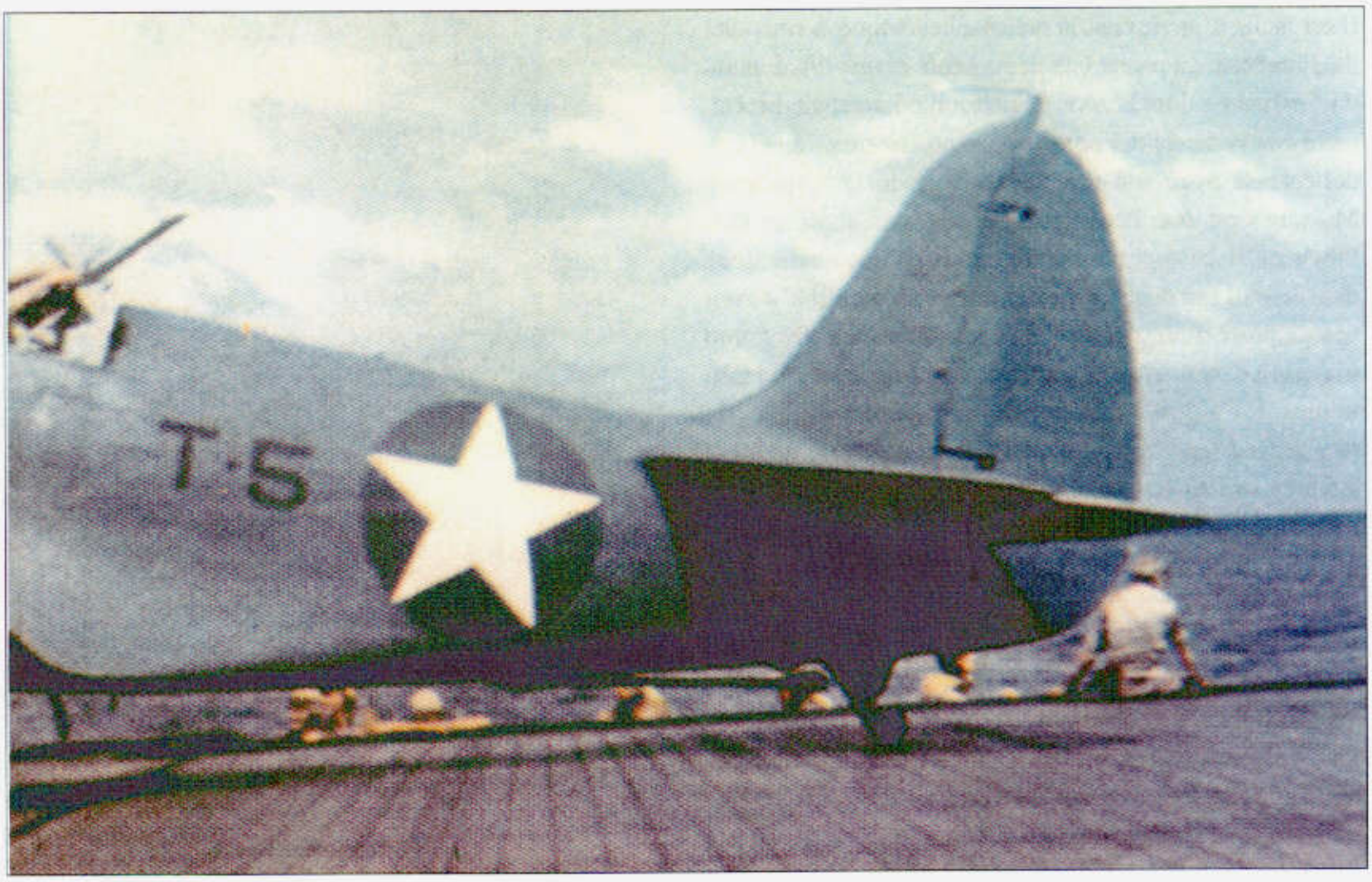
On passera rapidement sur le retard inexcusable apporté au changement du code secret. Dans cette affaire, il n'aura eu aucun impact. Il est toutefois révélateur de l'insouciance qui règne à tous les échelons.

Les Japonais commettent une deuxième erreur fatale en répartissant la vague d'assaut sur Midway entre les quatre porte-avions. Si cette méthode permet de gagner du temps dans le lancement et la récupération des avions, elle augmente de façon sensible la vulnérabilité des porte-avions lors de la récupération des appareils. Elle exclut également toute possibilité d'attaquer un ennemi éventuel pendant cette manœuvre. Or, c'est exactement ce qui s'est passé. Nagumo s'est retrouvé avec le « pantalon en bas des jambes » (selon une expression américaine très imagée) quand il a appris l'existence des porte-avions américains, puis quand les SBD ont fait leur apparition sur la scène.

Toutefois, cette erreur n'est aucunement imputable à l'amiral Nagumo, ni à son chef des opérations aériennes, le capitaine de frégate Minoru Genda. Tous deux ont respecté à la lettre la doctrine de l'aviation embarquée Impériale – édictée par un certain Yamamoto !

Or, le non-respect des instructions en vigueur constitue une prise de risque énorme. Si les choses tournent mal, les responsabilités seront faciles à établir. Si elles

Alors que le *Hornet* (CV-8) vire pour se placer dans le vent, les équipes de pont s'affairent autour des F4F-4 de la VF-8 qui sont sur le point d'être lancés.
Sur la photo du haut de la page opposée, on aperçoit au second plan les SBD, tandis que leur escorte s'apprête à décoller en premier – la première grave erreur de l'état-major du *Hornet* qui coûtera cher en vies humaines.
Les autres photos montrent le lancement des dernières patrouilles de couverture du porte-avions. Une première patrouille était lancée avant le décollage des vagues d'assaut.
(US National Archives)



Le TBD-1 (BuAer 0308), équipage *Lieutenant (jg)* J.D. Woodson et *Aviation Radioman 3c* O.D. Creasy de la VT-8, décolle du *Hornet* pour une mission sans retour. (Collection M. Horan)

tournent bien, votre hiérachie vous dira que si vous aviez respecté les règles, vous auriez pu faire encore beaucoup mieux !

Une erreur qui n'en est pas une

Les historiens ont longtemps pensé que la troisième erreur fatale avait consisté à recueillir en priorité les avions revenant de Midway avant de lancer une attaque contre les porte-avions américains qui venaient d'être découverts. On a accusé Nagumo d'avoir privilégié la sécurité à la rapidité

Les choses sont en fait tout autres. Aucun historien n'avait jusqu'à présent relevé la différence fondamentale de conception entre les porte-avions américains et japonais. Comme on l'a dit plus haut, les hangars des ponts inférieurs de ces derniers ne sont pas ventilés, ce qui contraint les mécaniciens à monter les appareils sur le pont pour mettre en route et chauffer les moteurs. Plus de trois quarts d'heure sont nécessaires au lancement d'une vague.

On se rappelle que la formation de Tomonaga lancée contre Midway a décollé à partir de 4h18 et les premiers appareils se sont présentés à la verticale des porte-avions japonais vers 8h05. Cependant il ne suffit pas qu'ils se présentent pour apponter, car il règne une intense activité sur les porte-avions. Les *Zéro* employés pour la couverture ne cessent de décoller et d'apponter. Entre 8h00 et 8h15, quatre se posent et huit autres sont lancés.

À 8h25, la quasi totalité des survivants de l'attaque sur Midway est prête à apponter. Cependant, dix nouveaux *Zéro* sont lancés pour faire face à une nouvelle menace.

Si Nagumo décide d'envoyer sa vague d'assaut contre les porte-avions américains à ce moment précis, les premiers avions de Tomonaga ne pourront pas apponter avant 9h15 au plus tôt, les derniers avant 9h40. Ce qui signifie, en fait, qu'aucun n'appontera, parce que tous seront tombés en panne d'essence avant !

Dès lors, pour Nagumo (et Genda), il n'y a donc aucune alternative possible : s'il veut sauver ses précieux avions – près de la moitié de sa flotte aérienne – il doit impérativement recueillir Tomonaga *avant* de lancer sa vague d'assaut.

Il est certain que si doctrine de la marine Impériale avait permis de prélever les avions de la première vague d'assaut sur seulement deux des quatre porte-avions, il aurait été possible de recueillir ces avions à leur retour tout en lançant simultanément la vague contre les porte-avions américains.

La faute des chasseurs

Cependant, Genda porte une autre responsabilité. N'ayant jusque là rencontré que des avions torpilleurs américains, se présentant à basse altitude et sans escorte de chasse, les *Zéro* ont baissé leur garde et ont délaissé la couverture haute. En tant que commandant des opérations aériennes, Genda, qui avait pourtant eu l'expérience des bombardements en piqué dans la mer de Corail, aurait dû faire rectifier cette faute. Les comptes rendus des escadrilles de SBD sont unanimes, elles ont prononcé leur attaque en piqué sans la moindre opposition de la chasse japonaise, ou presque.

Des erreurs compensées

Les erreurs n'ont pas manqué non plus du côté américain. Quand Spruance s'est rendu compte de l'incompétence de l'état-major que l'amiral Halsey lui avait délégué, il était trop tard. Par bonheur, ces erreurs n'ont pas eu de conséquences directes sur l'issue de la bataille – à part le fait d'avoir fait massacrer les équipages des torpilleurs (excusez du peu). Elles ont été, en quelque sorte, compensées par les fautes plus graves et plus irrémédiables commises par les Japonais.

Car, comme le disait si justement Napoléon, la victoire ne dépend pas de la brillance des généraux, mais elle va à celui qui commet le moins d'erreurs.

Annexes

Ordre de bataille
4 juin, zéro heure

FORCES AMÉRICAINES

***Task Force* 17**

USS *Yorktown* (CV-3)

Air Group Commander		LCDR O. Pederson
VF-3	27 F4F-4 (1)	LCDR J.S. Thatch
VB-3	18 SBD-3	LCDR M.F. Leslie
VS-3	19 SBD-3	LCDR W.C. Short Jr.
VT-3	15 TBD-1 (2)	LCDR L.E. Massey

***Task Force* 16**

USS *Enterprise* (CV-6)

Air Group Commander		LCDR C.W. McClusky
VF-6	27 F4F-4	LCDR J.S. Gray
VB-6	19 SBD-2/-3	LCDR R.H. Best
VS-6	18 SBD-3	LCDR W.E. Gallaher
VT-6	14 TBD-1	LCDR E.E. Lindsey

USS *Hornet* (CV-8)

Air Group Commander		LCDR S.C. Ring
VF-8	27 F4F-4	LCDR S.G. Mitchell
VB-8	19 SBD-3	LCDR R.R. Johnson
VS-8	16 SBD-3	LCDR W.F. Rodee
VT-8	15 TBD-1	LCDR J.C. Waldron

Aviation de Midway

US Marine Corps

Marine Air Group 22		LCOL I. B. Kimes.
VMF-221	21 F2A-3 (3)	MAJ F.B. Parks
	7 F4F-3 (4)	CAP K. Armistead
VMSB-241	21 SB2U-3 (5)	MAJ L. R. Henderson
	19 SBD-2 (6)	CAP M. A. Tyler

US Army Air Force

18th RS	2 B-26-MA	LT H.C. Mayes
69th BS	2 B-26-MA	CAP J.F. Collins
31st BS	2 B-17E	
42nd BS	6 B-17E	
72nd BS	1 B-17E	
431st BS	7 B-17E	
7th AF HQ	1 B-17D (photo)	

US Navy

VT-8	6 TBF-1	LT L.K. Fieberling
VP-23	14 PBY-5A	CDR M. Hughes
VP-24	6 PBY-5A	
VP-44	8 PBY-5A	LCDR R. Brixner
VP-51	3 PBY-5A	

FORCES JAPONAISES

1ère division de porte-avions

Akagi

Commandant Air		CC M. Fuchida
Chasse	25 Type 0 (7)	CC S. Itaya
Torpillage	18 Type 97	CC S. Murata
Bomdt piqué	18 Type 99	CC T. Chihaya

Kaga

Commandant Air		CC T. Kusumi
Chasse	27 Type 0 (7)	LV M. Satô
Torpillage	27 Type 97	LV I. Kitajima
Bomdt piqué	18 Type 99	LV S. Ogawa

2ème division de porte-avions

Hiryû

Commandant Air		LV J. Tomonaga
Chasse	21 Type 0 (7)	LV S. Mori
Torpillage	18 Type 97	LV R. Kikuchi
Bomdt piqué	18 Type 99	LV M. Kobayashi

Sôryû

Commandant Air		CC T. Egusa
Chasse	21 Type 0 (7)	LV M. Suganami
Torpillage	18 Type 97	LV H. Abe
Bomdt piqué	18 Type 99	LV M. Ikeda
Reco	1 Type 2	

(1) Dont deux à l'état d'épave.
(2) Dont trois indisponibles
(3) Dont un indisponible
(4) Dont un indisponible
(5) Dont 16 à 18 disponibles (pour seulement 12 équipages)
(6) Dont un indisponible
(7) 21 *Zéro* étaient transportés en cale (6 sur l'*Akagi*, 9 sur le *Kaga* et 3 sur chacun des *Hiryû* et *Soryû*). Ces avions devaient être déployés à Midway après la capture de l'Ile, car leur pilote n'avaient pas la qualification pour apponter.

Les avions américains engagés le 4 juin

YORKTOWN (CV-3)

Escadrille VB-3

1	SBD-3	4663	LCDR M.F. Leslie	ARM1c W.E. Gallagher	Amerri au retour le matin (panne essence)
2	SBD-3P	4662	LTjg P.A. Holmberg	AMM2c G.A. LaPlant	Amerri au retour le matin (panne essence)
3	SBD-3		ENS P.W. Schlegel	ARM2c J.A. Shropshire	
4	SBD-3		ENS R.K. Campbell	AMM1c H.H. Craig	
5	SBD-3		ENS A.W. Hanson	ARM3c J.J. Godfrey	
6	SBD-3		ENS R.H. Benson	ARM3c F.P. Bergeron	
7	SBD-3		LTjg G.A. Sherwood	ARM2c H.D. Bennett	
8	SBD-3		ENS R.M. Isaman	ARM3c S.K. Weaver	
9	SBD-3		ENS P.W. Cobb	AMM2c C.E. Zimmershead	
10	SBD-3	03246	LT H.S. Bottomley	ARM2c D.F. Johnson	
11	SBD-3	03247	ENS C.S. Lane	ARM2c J.L. Henning	
12	SBD-3	03248	ENS J.C. Butler	ARM3c D.D. Berg	Disparu l'après-midi
13	SBD-3	03209	LT D.W. Shumway	ARM1c R.E. Coons	
14	SBD-3	03242	ENS R.M. Elder	RM3c L.H. Till	
15	SBD-3	03238	ENS B.R. Cooner	ADM2c C.R. Bassett	
16	SBD-3	03237	LTjg O.B. Wiseman	ARM3c G.U. Dawn	Disparu l'après-midi
17	SBD-3	4675	ENS M.A. Merrill	RM3c D.J. Bergeron	

Escadrille VT-3

1	TBD-1	0285	LCDR L.E. Massey	ACRM L.E. Perry	Abattu
2	TBD-1	0286	CAP W.G. Esders	ARM2c R.B. Brazier	Amerrissage forcé
3	TBD-1	0303	MACH H.L. Corl	ARM3c L.F. Childers	Amerrisage forcé
4	TBD-1	0310	LTjg C.W. Howard	ARM1c H.L. Lundy	Abattu
5	TBD-1	0312	ENS L.L. Smith	ARM3c R.J. Darce	Abattu
6	TBD-1	0340	CMACH J.W. Haas	ARM3c W.A. Phillips	Abattu
7	TBD-1	0341	LT P.H. Hart	ARM1c J.R. Cole	Abattu
8	TBD-1	0343	ENS D.J. Roche	ARM3c C.L. Moore	Abattu
9	TBD-1	0354	ENS C.A. Osberg	ARM3c R.M. Hanson	Abattu
10	TBD-1	0361	LTjg R.W. Suesens	ARM2c T.L. Barkley	Abattu
11	TBD-1	0375	ENS O.A. Powers	SEA2c J.E. Mandeville	Abattu
12	TBD-1	0381	ENS W.F. Osmus	ARM3c B.R. Dodson	Abattu (pilote capturé et exécuté, radio †)

Escadrille VF-3

1	F4F-4	5171	LCDR J.S. Thach	Utilisé le matin
2	F4F-4	5170	LTjg W.S. Wollen	
3	F4F-4	5169	ENS R.L. Wright	
4	F4f-4	5168		
5	F4F-4	5167		
6	F4F-4	5165	LTjg B.R. Macomber	
7	F4F-4	5152	ENS G.A. Hopper	Abattu
8	F4F-4	5151	ENS H.B. Gibbs	
9	F4F-4	5150	ENS E.R. Bassett	Abattu
10	F4F-4	5149	LTjg A.J. Brassfield	
11	F4F-4	5148	LTjg R.G. Crommelin	
12	F4F-4	5147	ENS J.P. Adams	
13	F4F-4	5244		
14	F4F-4	5245		
15	F4F-4	5144	LTjg E.D. Mattson	
16	F4F-4	5143	MACH T.F. Cheek	Appareil détruit
17	F4F-4	5142	LTjg W.W. Barnes	
18	F4F-4	5080	ENS M. Tootle	Appareil détruit
19	F4F-4	5066		
20	F4F-4	5049	ENS R.A.M. Dibb	
21	F4F-4	5123	LTjg E.S. McCuskey	
22	F4F-4	5050	ENS H.A. Bass	
23	F4F-4	5093	LCDR J.S. Thach	Utilisé l'après-midi (14h40-15h42)
24	F4F-4	5239	ENS D.C. Sheedy	Appareil détruit à l'appontage
25	F4F-4		ENS G.F. Markham	

Escadrille VS-5

GC	SBD-3	4679	LTjg D.R. Berry	ARM2c E.A. Clegg
1	SBD-3	4547	LTjg N.L.A. Berger	ACRM O.R. Phelps
2	SBD-3	4458	LT W.C. Short	ACRM J.W. Trott
3	SBD-3	4629	LTjg H.M. McDowell	ARM2c E.C. Strickland
4	SBD-3	4652	LT J.L. Nielson	ACRM W.D. Straub
7	SBD-3	4650	LTjg W.F. Christie	ARM1c A.A. Sobel
11	SBD-3	4688	LT H.R. Dickson	ARM2c J.M. Lynch
13	SBD-3	4637	ENS C.H. Horenburger	ARM3c L.R. Forshee
15	SBD-3	4634	LT S. Adams	ARM1c J.J. Karrol
16	SBD-3	4553	ENS B.G. Preston	ARM1c H.R. Cowden

ENTERPRISE (CV-6)

Escadrille VB-6

1	SBD-3	4687	LT R.H. Best	ACRM J.F. Murray	
2	SBD-2P	2133	LTjg E.J. Kroeger	RM3c G.W. Halterman	
3	SBD-3	4682	ENS F.T. Weber	AOM3c E.L. Hilbert	
4	SBD-3	4640	LT L.A. Smith	AMM2c H.H. Caruthers	N'a pas été lancé
5	SBD-3	4581	LTjg W.E. Roberts	AMM1c W.B. Steinman	
6	SBD-2	2153	ENS D.W. Halsey	RM3c J.W. Jenkins	Amerri (disparu)
7	SBD-3	4532	LT J.R. Penland	ARM3c H.F. Heard	Amerri (équipage recueilli)
8	SBD-2	2105	ENS T.F. Schneider	ARM3c G.L. Holden	Amerri avant l'attaque (équipage recueilli)
9	SBD-2	2173	ENS E.A. Greene	RM3c S.A. Muntean	Amerri (disparu)
10	SBD-3	4561	LT H.P. Lanham	ARM1c E.J. Garaudy	N'a pas été lancé
11	SBD-3	4620	ENS T.W. Ramsay	AMM2c S.L. Duncan	Amerrri (équipage recueilli)
12	SBD-3	4684	ENS L.A. Hopkins	RM3c E.R. Anderson	
13	SBD-2	2180	LTjg J.J. Van Buren	ARM3c H.W. Nelson	Amerri (disparu)
14	SBD-2	2125	ENS N.F. Vandiver	SEA1c L.E.J. Keaney	Amerri (disparu)
15	SBD-3	4542	ENS G.H. Goldsmith	ARM3c J.W. Patterson	
16	SBD-3	03235	LTjg E.L. Anderson	ARM2c S.J. Mason	Appareil détruit au retour
17	SBD-2	2185	ENS A.L. Rausch	AOM3c H.L. Jones	N'a pas été lancé
18	SBD-2	2145	ENS B.S. Varian	ARM3c C.R. Young	Amerri (disparu)

Escadrille VS-6

GC	SBD-3	4618	LCDR C.W. McClusky	ARM1c W.G. Chochalousek	Appareil détruit
1	SBD-3	03207	LT W.E. Gallaher	ACRM T.E. Merritt	Appareil détruit
2	SBD-3	4681	ENS R.W. Stone	RM1c W.H. Bergin	
3	SBD-3	4526	ENS J.Q. Roberts	AOM1c T.R. Swindell	Abattu DCA
4	SBD-3	03206	LT C.R. Ware	AMM1c W.H. Stambaugh	Amerri (disparu)
5	SBD-3	03224	ENS F.W. O'Flaherty	AMM1c B.P. Gaido	Amerri (équipage capturé et exécuté)
6	SBD-3	03225	ENS J.A. Shelton	RM3c D.B. Craig	Amerri (disparu)
7	SBD-3	03232	LTjg N.J. Kleiss	ARM3c J.W. Snowden	
8	SBD-3P	4589	ENS W.R. Pittman	AMM2c F.D. Adkins	
9	SBD-3	4616	ENS E.E. Rodenburg	SEA2c T.J. Bruce	A fait demi-tour
10	SBD-3	03208	LT C.E. Dickinson	ARM1c J.F. DeLuca	Amerri
11	SBD-3	4563	ENS R.A. Jaccard	RM3c P.W. Pixley	
12	SBD-3	4600	ENS C.D. Pfeiffer	ARM3c F.C. Jeck	Amerri (disparu)
13	SBD-3	03234	LT F.A. Patriarca	ACRM J.R. Badgley	N'a pas été lancé
14	SBD-3	4612	ENS J.C. Lough	RM3c L.D. Hansen	Amerri (disparu)
15	SBD-3	4615	ENS J.R. McCarthy	ARM2c E.E. Howell	Amerri
16	SBD-3	03236	LTjg J.N. West	ARM2c A.R. Stitzelberger	
17	SBD-3	03239	ENS V.L. Micheel	RM3c J.D. Dance	
18	SBD-3	03240	ENS J.C. Dexter	RM3c D.L. Hoff	

Escadrille VT-6

1	TBD-1	0289	LCDR E.E. Lindsey	ACRM C.T. Grenat	Abattu
2	TBD-1	1512	LTjg S.L. Rombach	ARM2c W.F. Glenn	Abattu
3	TBD-1	0279	ENS E. Heck	ARM3c D.L. Ritchey	
4	TBD-1	0350	LTjg R.E. Laub	ARM1c W.C. Humphrey	
5	TBD-1	0368	ENS I.H. McPherson	ARM2c W.D. Norton	
6	TBD-1	0366	LTjg J.T. Eversole	RM2c J.U Lane	Abattu
7	TBD-1	0294	LTjg L. Thomas	ARM2c H.F. Littlefield	Abattu
8	TBD-1	0367	MACH A.W. Winchell	ARM3c D.M. Cossitt	Amerri au retour
9	TBD-1	0378	LTjg R.M. Holder	ARM3c G.J. Durawa	Abattu
10	TBD-1	0342	LT A.V. Ely	RM3c A.R. Lindgren	Abatu
11	TBD-1	0338	CMACH S.B. Smith	SE2Ac W.N. McCoy	Appareil détruit
12	TBD-1	0365	ENS F.G. Hodges	RM2c J.H. Bates	Abattu
13	TBD-1	1505	LT P.J. Riley	ARM2c E.J. Mushinski	Abattu
14	TBD-1	0327	ENS J.W. Brock	ARM3c J.M. Blundell	Abattu

Escadrille VF-6

1	F4F-4	5084	LT J.S. Gray
2	F4F-4		ENS J.R. Daly
3	F4F-4	5070	ENS W.J. Hiebert
4	F4F-4	5222	MACH J.A. Achten
5	F4F-4		ENS R.M. Rich
6	F4F-4		ENS W.C. Presley
7	F4F-4		LTjg J.C. Kelley
8	F4F-4		ENS N.D. Hodson
9	F4F-4		LTjg H.D. Heisel
10	F4F-4	5224	MACH C. Allard
11	F4F-4	5228	MACH H.M. Sumrall
12	F4F-4	5062	MACH W.H. Warden
13	F4F-4	5232	LT R.W. Mehle
14	F4F-4		ENS H.L. Grimmell
15	F4F-4	5144	LTjg E.D. Mattson
16	F4F-4	5062	ENS R.M. Gunsolus
17	F4F-4	5142	RE T.W. Rhodes
18	F4F-4		ENS J.A. Halford
19	F4F-4	5234	ENS W.W. Wileman
21	F4F-4	5235	LTjg W.E. Rawie
22	F4F-4		ENS W.M. Holt
23	F4F-4	5174	RE E.H. Bayers
24	F4F-4		MACH B.W. Reid
26	F4F-4		LTjg H.J. Hoyle

HORNET (CV-8)

Escadrille VT-8

1	TBD-1	1506	LCDR J.C. Waldron	ACRM H.F. Dobbs	Abattu
2	TBD-1	0276	LT R.A. Moore	ARM1c T.H. Pettry	Abattu
3	TBD-1	0297	ENS W.R. Evans	ARM3c R.E. Bibb	Abattu
4	TBD-1	0321	ENS H.J. Ellison	ARM3c G.A. Field	Abattu
5	TBD-1	0308	LTjg J.D. Woodson	ARM3c O.D. Creasy	Abattu
6	TBD-1	0293	ENS W.W. Creamer	SEA2s F.S. Polston	Abattu
7	TBD-1	0284	ENS J.P. Gray	ARM2c M.A. Calkins	Abattu
8	TBD-1	0324	ENS U.M. Moore	ARM3c W.F. Sawhill	Abattu
9	TBD-1	0295	LT J.C. Owens	ARM1c A. Maffei	Abattu
10	TBD-1	1509	ENS H.P. Kenyon	ARM2c D.L. Clark	Abattu
11	TBD-1	0364	LTjg G.M. Campbell	ARM2c R.J. Fisher	Abattu
12	TBD-1	0311	AP1c R.B. Miles	SEA2c A.L. Picou	Abattu
13	TBD-1	0372	ENS W.W. Abercrombie	ARM2c B.B. Phelps	Abattu
14	TBD-1	1518	ENS G.H. Gay	ARM3c R.K. Huntington	Abattu (pilote sauvé, radio †)
15	TBD-1	0329	ENS G.W. Teats	ARM2c H. Martin	Abattu

US NAVY (MIDWAY)

Escadrille VT-8

1	TBF-1	00380	ENS A.K. Earnest	RM3c H.H. Ferrier	AMM3c J.D. Mannigs (†)	
4	TBF-1	00383	ENS O.J. Gaynier	ENS J.M. Hissem	SEA1c H.W. Pitt	Abattu
5	TBF-1	00384	AMM1c D.D. Woodside	PT2c A.T. Meuers	AOM3c L.J. Orgeron	Abattu
12	TBF-1	00391	ENS V.A. Lewis	EM3c J.W. Mehltretter	AM3c N.L. Carr	Abattu
16	TBF-1	00399	LT L.K. Fieberling	ENS J.W. Wilkes	RM2c A.R. Osborne	Abattu
19	TBF-1	00389	ENS C.E. Brannon	AOM3c C.E. Fair	RM3c W.C. Lowe	Abattu

US MARINE CORPS

Escadrille VMF-221

1	F2A-3	01518	MAJ F.B. Parks	Disparu
2	F2A-3	01548	2LT E.P. Madole	Disparu
3	F2A-3P	01525	CAP J.R. Alvord	Disparu
4	F2A-3	01537	2LT J.M. Butler	Disparu
5	F2A-3P	01569	2LT D.W. Pinkerton	Disparu
6	F2A-3	01552	2LT C.S. Hughes	A fait demi-tour (panne)
7	F2A-3	01522	CAP D.J. Hennessey	Disparu
8	F2A-3	01541	2LT E.Q. Lindsay	Disparu
9	F2A-3	01524	CAP H.T. Merrill	Parachuté, disparu
10	F2A-3	01528	2LT T.W. Benson	Disparu
11	F2A-3	01568	CAP P.R. White	
12	F2A-3	01542	2LT J.D. Lucas	Disparu
13	F2A-3	01562	CAP K. Armistead	
14	F2A-3	01563	2LT W.B. Sandoval	Disparu
15	F2A-3	01553	CAP W.C. Humberd	
16	F2A-3	01523	2LT W.V. Brooks	Blessé
17	F2A-3P	01521	2LT C.M. Kunz	Blessé
18	F2A-3	01559	2LT M.E. Mahannah	Tué (corps retrouvé)
19	F2A-3P	01520	CAP R.E. Curtin	Disparu
20	F2A-3P	01550	2LT D.D. Irwin	
22	F4F-3	4008	CAP J.F. Carey	Blessé
23	F4F-3	3989	2LT W.W. Swansberger	Disparu
24	F4F-3	4000	CAP M.E. Carl	
25	F4F-3	3997	2LT C.M. Canfield	
26	F4F-3	4006	CAP F.P. McCarthy	Disparu
27	F4F-3	2532	2LT R.A. Corry	
28	F4F-3	1864	2LT H. Philipps	A fait demi-tour (panne)

Escadrille VMSB-241

1	SBD-2	2103	MAJ L.R. Henderson	PFC L.W. Reininger	Abattu - équipage disparu
2	SBD-2	2111	CAP R.E. Fleming	CPL E.T. Card	
3	SBD-2	2142	TSGT C.H. Stamps	PFC H.B. Thomas	
4	SBD-2	2178	CAP E.G. Glidden	CPL M.T. Johnson	
5	SBD-2	2122	2LT T.J. Gratzek	SGT C.W. Recke	Abattu - équipage disparu
6	SBD-2	2106	LT D. Iverson	PFC W.J. Reid	
7	SBD-2	2124	2LT R.J. Bear	PFC T.L. Sidebottom	
8	SBD-2P	2168	CAP A.H. DeLalio	CPL J.A. Moore	
9	SBD-2P	2148	2LT M.A. Ward	PFC H.M. Radford	Abattu - équipage disparu
10	SBD-2	2139	2LT A.W. Tweedy	SGT E.L.. Raymond	Abattu - équipage disparu
11	SBD-2	2129	2LT B.P. Hagedorn	PFC J.T. Piraneo	Abattu - équipage disparu
12	SBD-2	2107	CAP M.A. Tyler	Sgt R.A. Underwood	
13	SBD-2P	2135	2LT J.D. Rollow	PFC R.T. Ramsey	
15	SBD-2P	2184	2LT H.G. Schlendering	PFC E.O. Smith (†)	Abattu
16	SBD-2	2119	CAP R.L. Blain	CPL G.R. McFeely	Abattu
17	SBD-2P	2169	2LT B.H. Ek	PFC R.A. Brown	Abattu - équipage disparu
18	SBD-2	2162	2LT R.W. Vaupell	Sgt C.T. Hickman	N'a pas décollé (panne)
19	SBD-2	2144	2LT T.F. Moore	PFC C.W. Huber	N'a pas décolle (révision)
1	SB2U-3	2072	MAJ B.W. Morris	PFC A.B. Whittington	
2	SB2U-3	2088	2LT G.T. Lumpkin	PFC G.A. Toms	
3	SB2U-3	2067	2LT K.O. Campion	PVT A.J. Maday	Abattu - équipage disparu
4	SB2U-3	2053	2LT G.E. Koutelas	PFC W.H. VanKirk	
5	SB2U-3	2062	CAP B. Prosser	PFC E.Q. Williams	A fait demi-tour (ennuis mécaniques)
6	SB2U-3	2045	2LT J.H. Marmande	PFC E.M. Colvin	Abattu - équipage disparu
7	SB2U-3	2094	2LT J. Cosley	PFC C.E. Cayer	
8	SB2U-3	2083	2LT A.H. Ringblom	PVT E.T. Webb	Abattu - équipage disparu
9	SB2U-3	2064	CAP L.M. Williamson	PFC D.L. Rhodes	
10	SB2U-3	2057	2LT O.H. Ramlo	PVT T. Wilhite	
11	SB2U-3	2071	2LT S.H. Whitten	SGT F.E. Zelnis	
–	SB2U-3	2066	2LT D.L. Cummings	PVT H.I. Starkes (†)	Abattu

US ARMY AIR FORCE

18th Reconnaissance Squadron

B-26-MA	40-1391	LT J.P. Muri (P) - 2LT P.L. Moore (Co-P) - 2LT W.W. Moore (N) - 2LT R.P. Johnson (B) TSGT J.J. Gogoj (M) - SGT F.L. Mellow (R) - PFC E.D. Ashley (M)
B-26-MA	40-1424	LT H.C. Mayes (P) - 2LT G.H. McCallister (Co-P) - 2LT W.D. Hargis (N) - 2LT G.J. Barnicle (B) SSGT S. Battaglia (M) - PVT B.F. Huffstickler (R) - PVT R.W. Walters (M) Abattu - équipage disparu

69th Bombardment Squadron

B-26-MA	CAP J.F. Collins (P) - 2LT C.O. Villines (Co-P) - 2LT T.N. Weems (N) - SGT E.M. Mohon (B) SGT J.D. Dunn (M) - TSGT R.S. White (R) - CPL J.D. Joyce (M)
B-26-MA	LT W.S. Watson (P) - 2LT L.H. Whittington (Co-P) - 2LT J.P. Schuman (N) - SGT J.E. Via (B) SSGT R.C. Decker (M) - CPL A.E. Owen (R) - CPL B.C. Seitz (M) Abattu - équipage disparu

Ne sont indiqués que les avions identifiés ayant été préparés pour une mission de guerre.En ce qui concerne l'US Navy, ne sont mentionnées que les unités ayant effectivement engagé l'ennemi le 4 juin.

Équivalence des grades

Admiral	Amiral de la Flotte	Lieutenant-Commander	Capitaine de corvette
Vice-Admiral	Vice-amiral d'escadre	Lieutenant	Lieutenant de vaisseau
Rear-Admiral	Contre-amiral	Lieutenant junior grade	Enseigne de vaisseau 1ère classe
Commodore	–	Ensign	Enseigne de vaisseau 2ème classe
Captain	Capitaine de vaisseau	Machinist	Matelot breveté
Commander	Capitaine de frégate	Aviation Radioman...	Matelot (avec spécialisation)

Victoires homologuées à l'aviation américaine 4 juin 1942

US Marine Corps

VMF-221

06.20	Cap John F. Carey	Aichi 99
06.20	2Lt Clayton M. Canfield	Aichi 99
06.20	Cap Marion E. Carl	Zéro
06.20	Cap William C. Humberd	Bombardier
06.20	Cap William C. Humbred	Zéro
06.25	2Lt Charles M. Kunz	Aichi 99
06.25	2Lt Charles M. Kunz	Aichi 99
06.30	2Lt Roy A. Corry Jr	Zéro
06.30	2Lt Roy A. Corry Jr	Aichi 99
06.30	Cap Frances P. McCarthy	Zéro
06.30	Cap Philip R. White	Aichi 99

VMSB-241

07.55	Cpl John H. Moore (radio-mit)	Chasseur
07.55	Cpl Meade T. Johnson (radio-mit)	Chasseur
	Pfc Truell L. Sidebottom (radio-mit)	
07.55	Pfc Reed T. Ramsey (radio-mit)	Chasseur
07.55	Pfc Horace B. Thomas (radio-mit)	Chasseur
08.20	Pfc Duane L. Rhodes (radio-mit)	Sentoki Zéro
	Pvt Teman Wilhite (radio-mit)	
	Sgt Frank E. Zelnis (radio-mit)	
	Pvt Henry L. Starks (radio-mit)	
08.20	Sgt Frank E. Zelnis (radio-mit)	Zéro

US Navy

VF-3

10.20	LCdr John S. Thach	Chasseur
10.20	LCdr John S. Thach	Chasseur
10.20	LCdr John S. Thach	Chasseur
10.20	Ens Daniel C. Sheedy	Chasseur
10.20	Ens Robert A.M. Dibb	Zéro
10.20	Mach Thomas F. Cheek	Zéro
12.10	Ltjg Elbert S. McCuskey	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Elbert S. McCuskey	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Elbert S. McCuskey	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Richard G. Crommelin	Chasseur
12.10	Ltjg Edward D. Mattson	Bomb. piqué
12.10	Ltjg William W. Barnes	Bomb. piqué
12.10	Ens John B. Bain	Chasseur
12.10	Ens Horace A. Bass Jr	Bomb. piqué
12.10	Ens. Horace A. Bass Jr	Chasseur
12.10	Ens William S. Woollen	Bomb. piqué
12.10	Ens Richard L. Wright	Chasseur
12.10	Ens Harry B. Gibbs	Bomb. piqué
12.10	Ens Harry B. Gibbs	Bomb. piqué
14.40	Ltjg Elbert S. McCuskey	Zéro
14.40	Ltjg Elbert S. McCuskey	Zéro
14.40	LCdr John S. Thach	Torpilleur
14.40	Ltjg William N. Leonard	Torpilleur
14.40	Ltjg Walter A. Bass	Torpilleur
14.40	Ens John P. Adams	Torpilleur
14.40	Mach Doyle C. Barnes	Torpilleur
14.40	Mach Doyle C. Barnes	Torpilleur
14.40	Ens Milton Tootle IV	Torpilleur
14.40	Ens William S. Woollen	Torpilleur

VF-6

12.00	Ens Thomas C. Provost III	Nakajima 97
	Ens James A. Halford	
14.00	Ltjg Rhonald J. Hoyle	Hydravion
14.30	Ltjg Wilmer E. Rawie	Torpilleur
	Ens Ralph M. Rich	
	Ens Wayne C. Presley	
14.30	Mach Beverly W. Reid	Torpilleur
14.30	RE Edward H. Bayers	Zéro
14.30	RE Edward H. Bayers	Torpilleur
14.40	Ens Melvin C. Roach	Chasseur
16.30	Lt James S. Gray Jr	Hydravion
16.30	Mach Howell M. Sumrall	Hydravion
	Mach Julius A. Achten	

VF-8

12.10	Ens Morrill I. Cook Jr	Chasseur
12.10	Ens Morrill I. Cook Jr	Chasseur
12.10	Lt Warren W. Ford	Chasseur
12.10	Lt George Formanek Jr	Bomb. ou torp.

VB-3

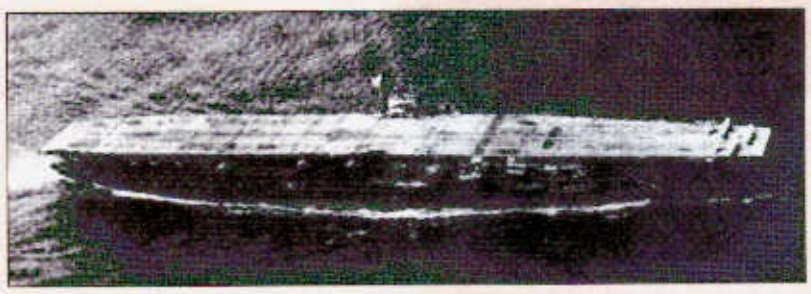
16.58	AOM2 C.R. Bassett	Zéro

VS-6

10.20	AMM3 Walter G. Chochalousek (r/m)	Zéro
10.20	AMM2 Floyd D. Adkins (radio-mit)	Me 109

VT-6

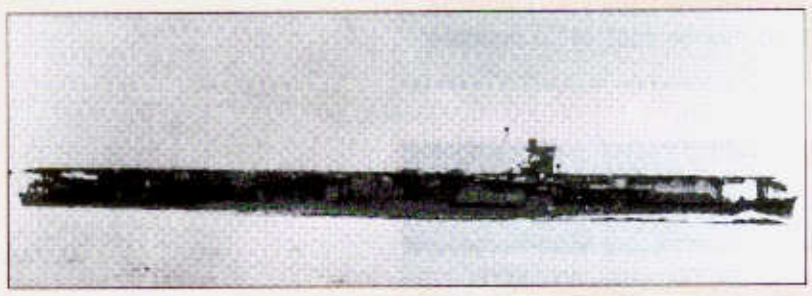
09.50	ARM1 Walter C. Humphrey (r/m)	Zéro



AKAGI
Croiseur de bataille transformé en porte-avions; en service le 3 mars 1927. Coulé le 5 juin 1942.
Déplacement maximum : 42 765 tonnes – Longueur hors tout : 260,60 m
Vitesse maximale : 31,5 nœuds
Équipage : 1 340 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 91
Armement défensif : 6 x 200 mm, 12 x 127 mm, 28 x 25 mm, 22 x 13,2

KAGA
Croiseur de bataille transformé en porte-avions; en service le 21 mars 1928. Coulé le 4 juin 1942.
Déplacement maximum : 43 650 tonnes – Longueur hors tout : 260,50 m
Vitesse maximale : 29 nœuds
Équipage : 1 450 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 85
Armement défensif : 10 x 200 mm, 16 x 127 mm, 25 x 25 mm, 30 x 13,2

HIRYÛ
Lancé le 16 novembre 1937 (classe *Sôryû*). Coulé le 5 juin 1942.
Déplacement maximum : 23 200 tonnes – Longueur hors tout : 227,30 m
Vitesse maximale : 34,3 nœuds
Équipage : 1 100 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 73
Armement défensif : 12 x 127 mm, 25 x 25 mm, 15 x 13,2

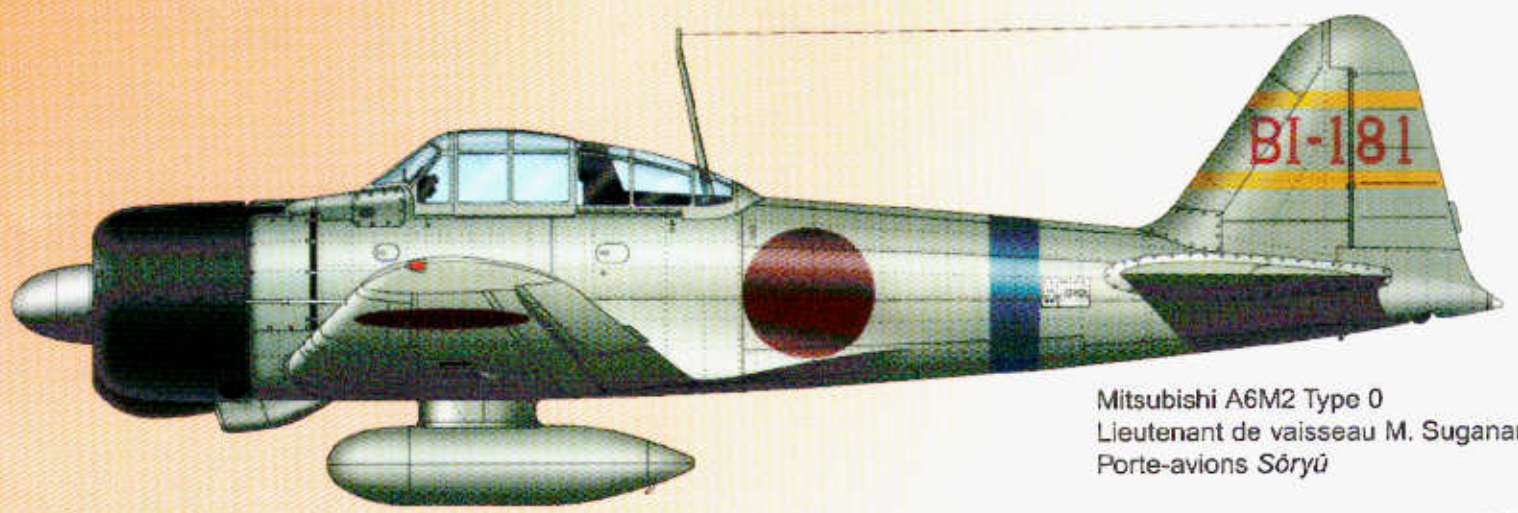


SÔRYÛ
Lancé le 29 décembre 1937 (classe *Sôryû*). Coulé le 4 juin 1942.
Déplacement maximum : 19 500 tonnes – Longueur hors tout : 227,50 m
Vitesse maximale : 34,5 nœuds
Équipage : 1 050 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 73
Armement défensif : 12 x 127 mm, 25 x 25 mm, 15 x 13,2

YORKTOWN
Lancé le 4 avril 1936 (classe *Yorktown*). Coulé le 7 juin 1942.
Déplacement maximum : 25 485 tonnes – Longueur hors tout : 246,60 m
Vitesse maximale : 33 nœuds
Équipage : 2 702 marins et aviateurs
Nombre maximum d'avions embarqués : 100
Armement défensif : 8 x 127 mm, 16 x 28, 23 x 20, 16 x 12,7 mm

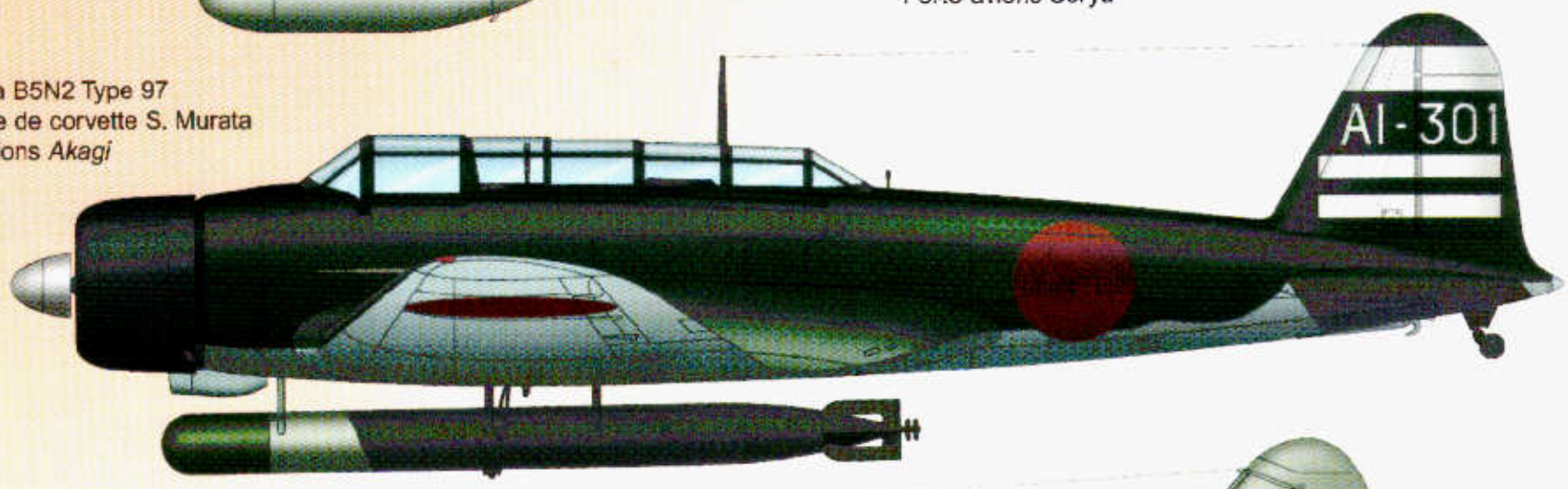
ENTERPRISE
Lancé le 30 octobre 1936 (classe *Yorktown*). Ferraillé en août 1958.
Déplacement maximum : 29 485 tonnes – Longueur hors tout : 246,60 m
Vitesse maximale : 33 nœuds
Équipage : 2 702 marins et aviateurs
Nombre maximum d'avions embarqués : 100
Armement défensif : 8 x 127 mm, 16 x 28, 23 x 20, 16 x 12,7 mm

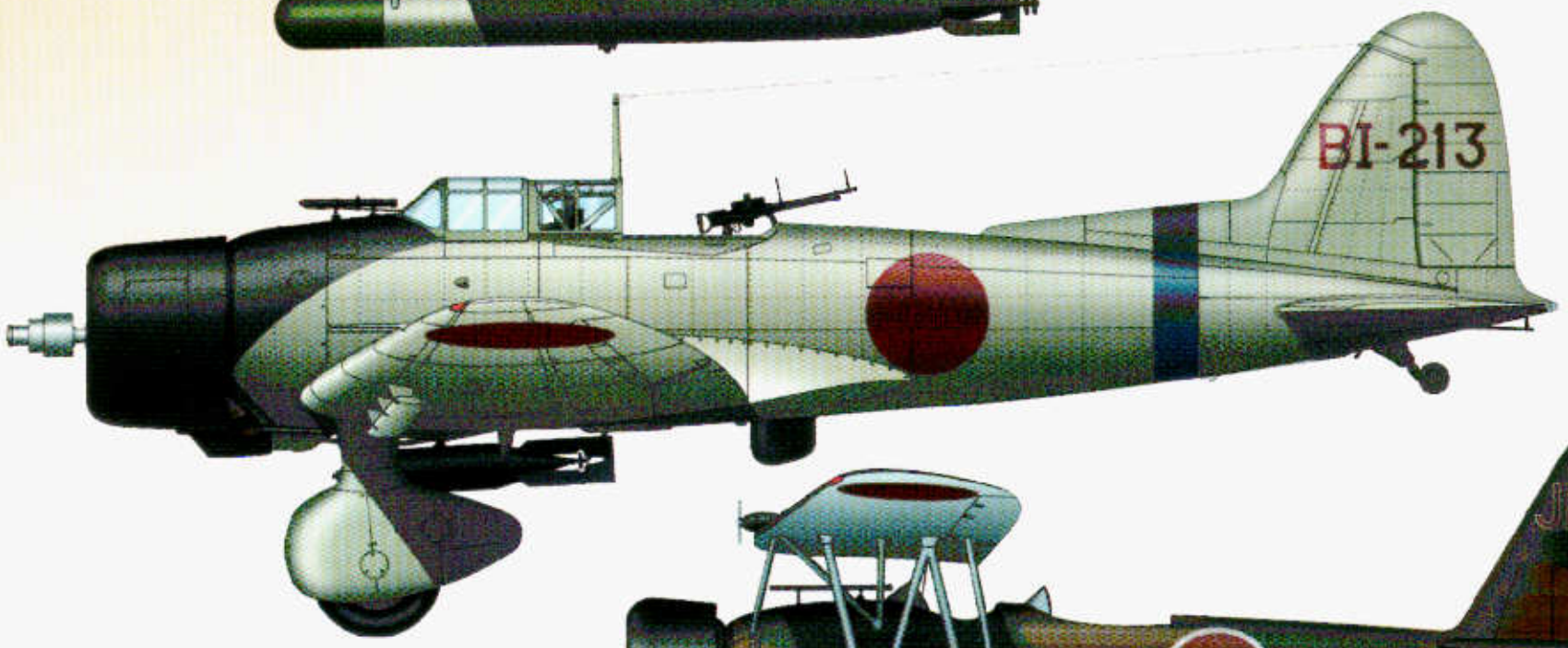
HORNET
Lancé le 14 décembre 1940 (classe *Yorktown*). Coulé le 27 octobre 1942.
Déplacement maximum : 25 485 tonnes – Longueur hors tout : 252,50 m
Vitesse maximale : 33 nœuds
Équipage : 2 702 marins et aviateurs
Nombre maximum d'avions embarqués : 100
Armement défensif : 8 x 127 mm, 16 x 28, 23 x 20, 16 x 12,7 mm



Mitsubishi A6M2 Type 0
Lieutenant de vaisseau M. Suganami
Porte-avions *Sôryû*

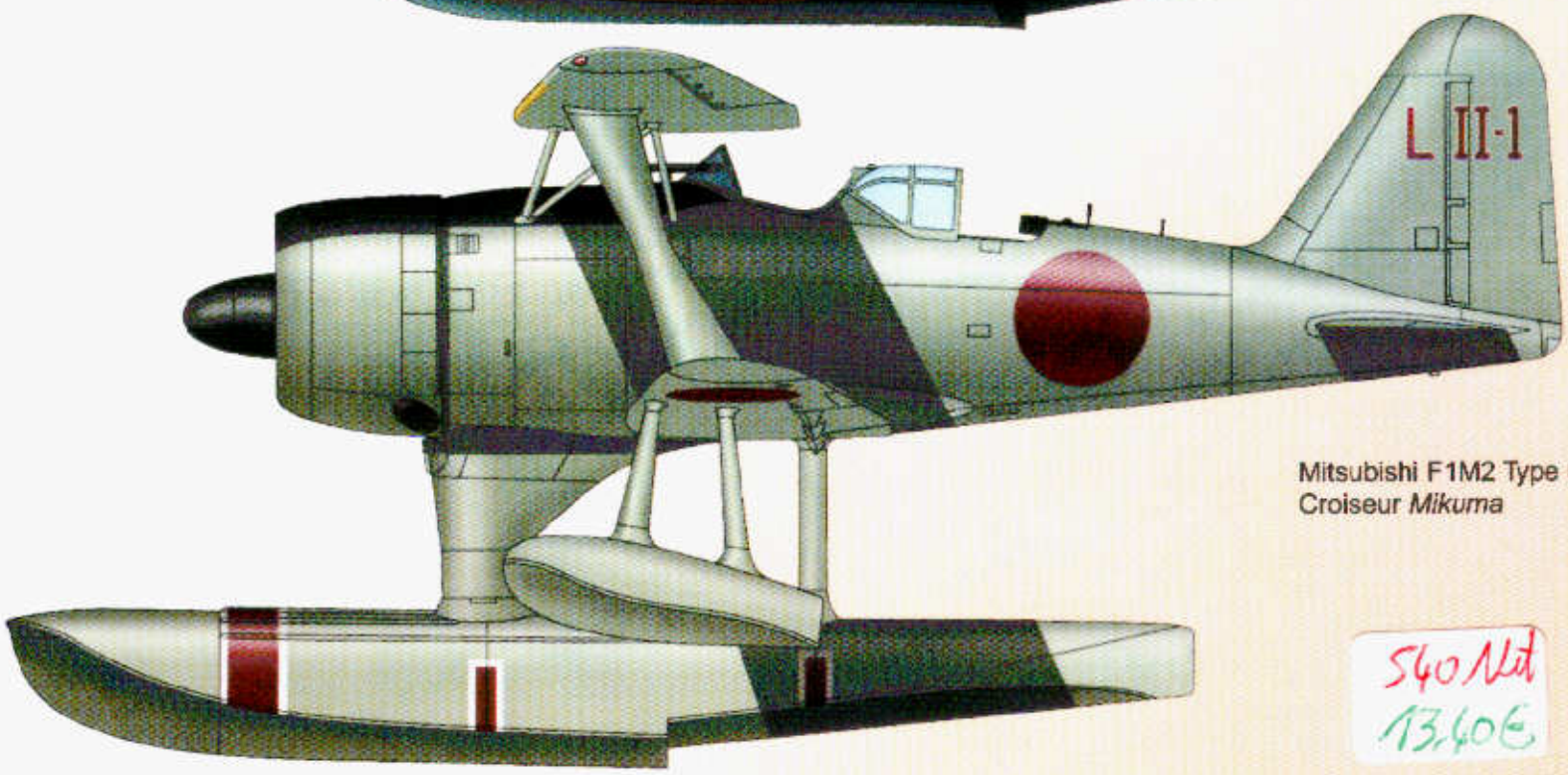
Nakajima B5N2 Type 97
Capitaine de corvette S. Murata
Porte-avions *Akagi*





Aichi D3A2 Type 99
Porte-avions *Sôryû*

Nakajima E8N2 Type 95
Croiseur *Chokai*

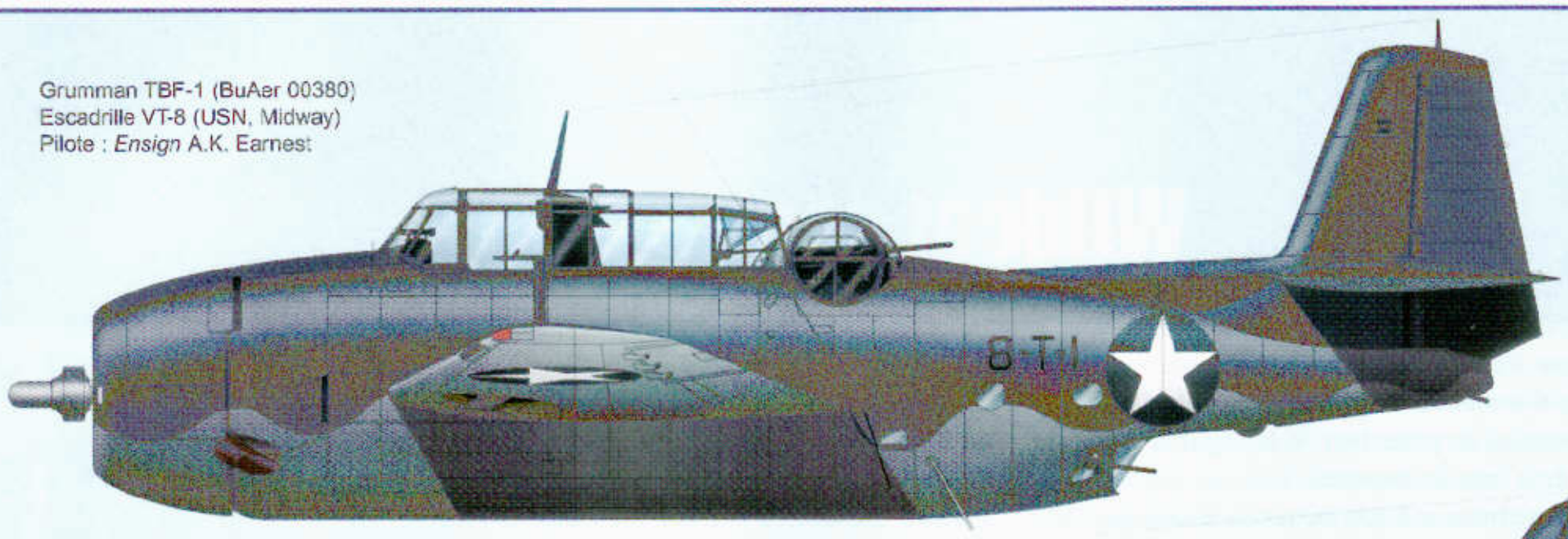


Mitsubishi F1M2 Type 0
Croiseur *Mikuma*

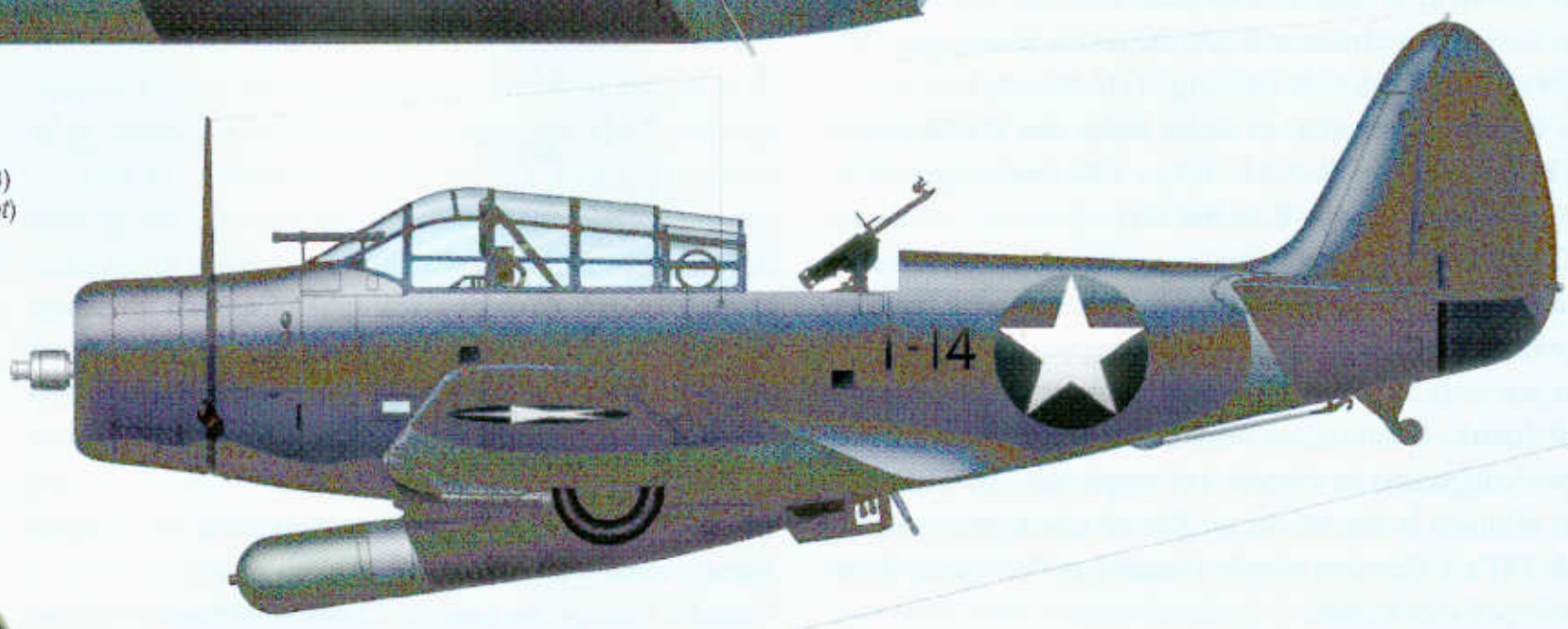
540 Ntl
13,40€

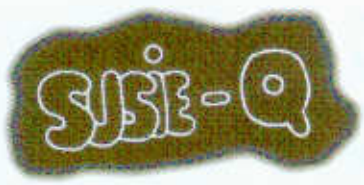
© P-A. Tilley - 2001

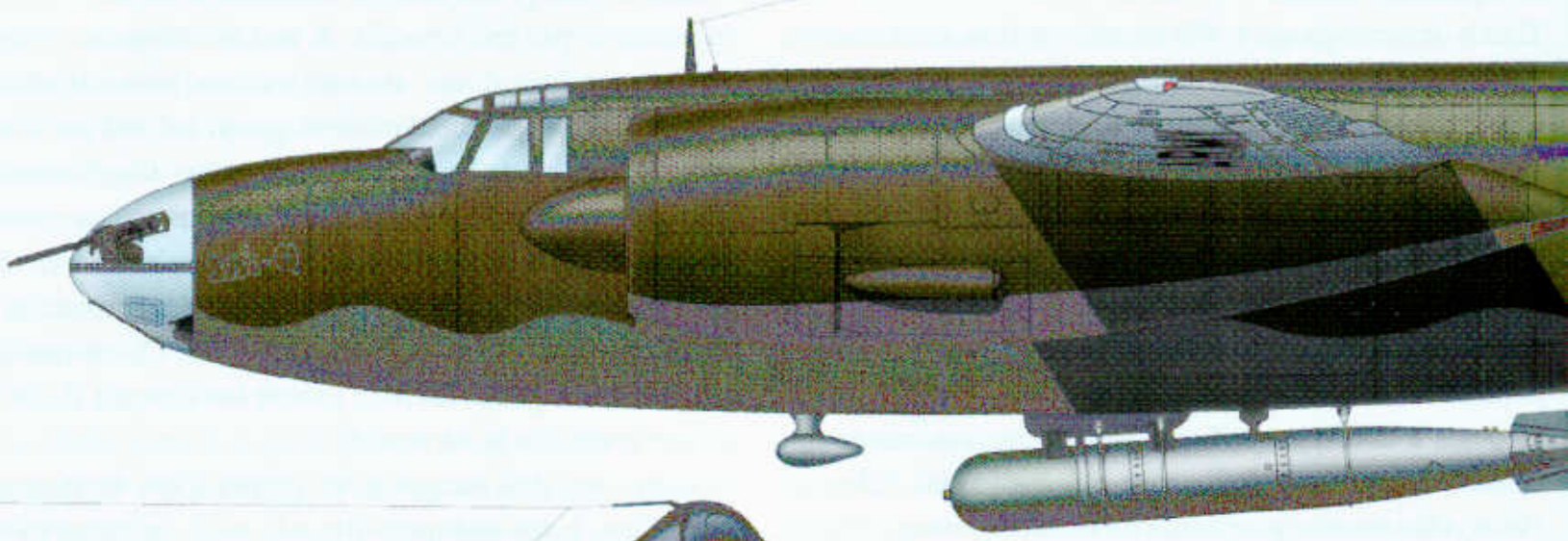
Grumman TBF-1 (BuAer 00380)
Escadrille VT-8 (USN, Midway)
Pilote : *Ensign* A.K. Earnest



Douglas TBD-1 (BuAer 1518)
Escadrille VT-8 (USN, *Hornet*)
Pilote : *Ensign* G.H. Gay

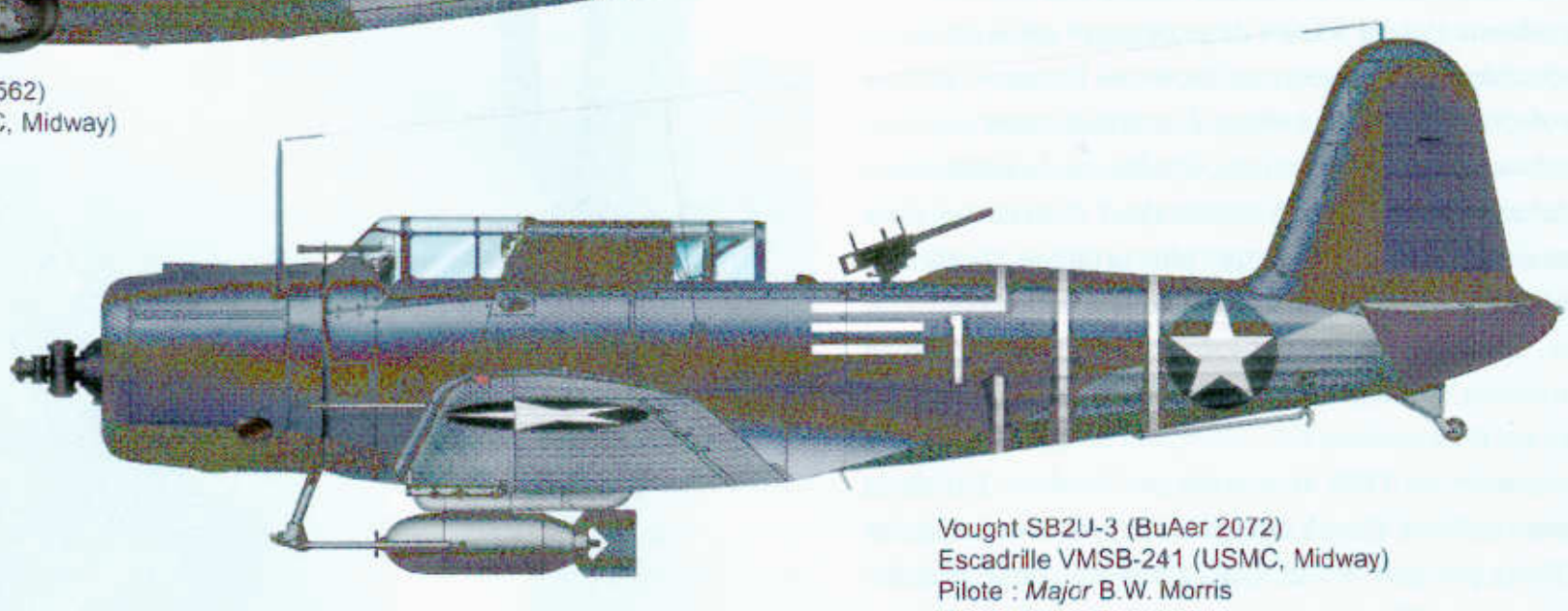






Martin B-26-MA (40-1436)
18th *Reconnaissance Squadron*
(USAAF, Midway)
Pilote : *Lieutenant* J.P. Muri

Brewster F2A-3 (BuAer 01562)
Escadrille VMF-221 (USMC, Midway)
Captain K. Armistead



Vought SB2U-3 (BuAer 2072)
Escadrille VMSB-241 (USMC, Midway)
Pilote : *Major* B.W. Morris

Grumann F4F-3 (BuAer 4000)
Escadrille VMF-221 (USMC, Midway)
Pilote : *Captain* M. E. Carl

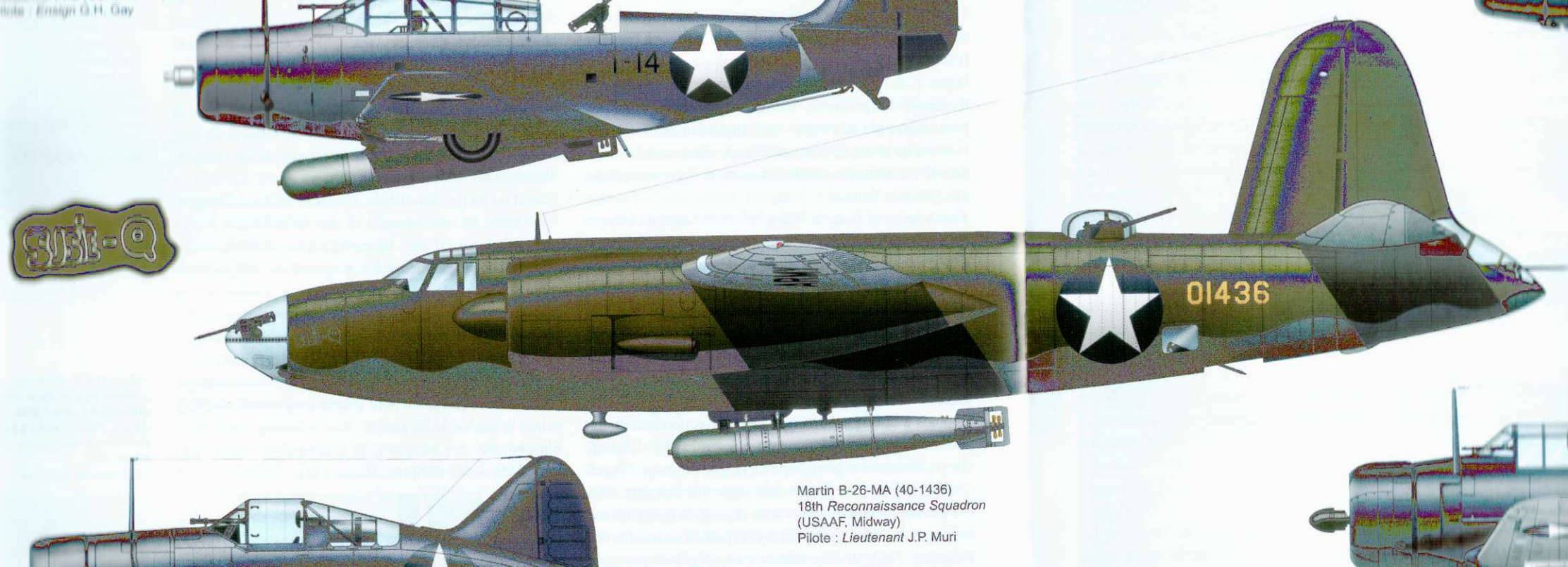
Grumann F4F-4 (BuAer 5171)
Escadrille VF-3 (USN, *Yorktown*)
Pilote : *Lieutenant-Commander* J.S. Thach

Douglas SBD-3 (BuAer 4542)
Escadrille VB-6 (USN, *Enterprise*)
Pilote : *Ensign* G.H. Goldsmith

ATTENTION
LES SBD SONT REPRÉSENTÉS AVEC LEUR CHARGE OFFENSIVE MAXIMALE. POUR LES OPÉRATIONS DE MIDWAY, EN RAISON DES DISTANCES À PARCOURIR, LA CHARGE ÉTAIT LIMITÉE À UNE SEULE BOMBE.

Douglas SBD-3 (BuAer ?)
Escadrille VS-5 (USN, *Yorktown*)

© P.A. Tilley - 2001



Martin B-26-MA (40-1436)
18th *Reconnaissance Squadron*
(USAAF, Midway)
Pilote : *Lieutenant* J.P. Muri